يوجد بعض الصور
المائلة

القانون البحري الليبي

الطبعة الاولى سنة ١٩٧٠

الطبعة الثانية ١٩٧٩

القانون البحرى الليبى

تأليف
الدكتور محمود سمير الشرقاوى
أستاذ القانون التجارى والقانون البحرى
كلية الحقوق – جامعة القاهرة

المكتب المصرى الحديث



تقـــــــــــــــديم

هذا الكتاب ، ثمرة تدريس مادة القانون البحرى لطلبة جامعة القاهرة والجامعة الليبية ، طيلة السنوات الخمس السابقة .

وقد حرصت فى عرض الموضوعات التى يتضمنها هذا المؤلف ، على ابراز الأصول العامة للمادة ، على نحو يمكن من تفهمها ، سواء بالنسبة لطالب العلم او للمشتغل بالنواحى العملية .

وبالنسبة للقانون البحرى الليبى ، فانه يسعدنى ان اقدم هذا المؤلف ، وهو الأول من نوعه فى هذا المجال ، متناولا فيه شرح احكام التقنين البحرى الليبى ، الذى يعتبر من أحدث التشريعات البحرية فى الدول العربية .

ولم أتعرض بالدراسة لجميع المعاهدات الدولية البحرية ، اذ لم تنضم ليبيا الى هذه المعاهدات مكتفية بتقنين احكامها بين نصوص تشريعها البحرى، ولذلك اقتصرت فقط على عرض أهم المعاهدات التى صدرت لاحقة للتقنين البحرى الليبى .

أرجو أن أكون قد وفيت بعض الغرض من هذا المؤلف والله الموفق .

بنغازى فى اول مارس سنة ١٩٧٠ **محمود سمير الشرقاوى**

مقدمة وخطة البحث

١ — تؤدى الملاحة البحرية خدمات جليلة ذات شأن كبير للجماعة الدولية ، فترتبط بقاع المعمورة لتيسر انتقال الاشخاص من بقعة الى أخرى وتداول السلع بشتى أنواعها واختلاف أحجامها بين دول العالم المتعددة ، الامر الذى قد تعجز عنه وسائل النقل الاخرى .

ولما كانت الملاحة البحرية بما تنطوى عليه من اتصال وتعامل بين أفراد الجماعة الدولية ، تثير مشاكل عديدة ، شأن أى تعامل بشرى ، فانها أمست فى حاجة الى تنظيم قانونى يحكم العلائق الناشئة عنها ، فكان هذا التنظيم هو (القانون البحرى) .

٢ — **فروع القانون البحرى** : يشمل القانون البحرى بالمعنى الواسع ، وفقا للتقسيم التقليدى لفروع القانون ، (القانون العام البحرى) و (القانون الخاص البحرى) .

٣ — **القانون العام البحرى** : يشمل القانون الدولى البحرى وهو ، مجموعة القواعد التى تنظم العلاقات البحرية الدولية سواء فى زمن السلم أو فى زمن الحرب ، ويتناول هذا الفرع فيما يتناوله ، الموضوعات المتعلقة بأعالى البحار والمياه الاقليمية ، ومدى حق الدولة على أعماق البحار المحيطة بها ، واستغلال ما بها من ثروات معدنية وغيرها ، وتعرف هذه الدراسة فى الفقه الدولى الحديث بنظرية

الرصيف القارى ، Continental Shelf ، كما يشمل القانون العام البحرى أيضا ، القانون الادارى البحرى ، وهو ذلك الفرع الذى ينظم العلاقات البحرية التى تكون الدولة — كسلطة عامة — طرفا فيها فيتضمن القواعد التى تفرضها الدولة لتنظيم الملاحة البحرية مثل : القواعد الخاصة بسلامة السفن والشروط التى تتطلبها الدولة فيمن يعمل بالسفن التجارية كالربابنة والبحارة ونظام الموانىء • وأخيرا يعتبر القانون الجنائى البحرى أحد فروع القانون العام البحرى ، ويقصد به مجموعة القواعد التى تحدد الجرائم الممكن وقوعها على ظهر السفينة والعقوبات المقررة لها •

٤ — **القانون الخاص البحرى** :وهو القانون الذى ينظم الاستغلال البحرى ، وما يترتب عليه من علائق بين مباشرى هـذا الاستغلال ، والمنتفعين به ، ويطلق عليه عادة القانون التجارى البحرى •

٥ — وليس مناط التفرقة بين القانون العام البحرى والقانون الخاص البحرى ، كما يرى البعض [1] هو أشخاص كل منهما بحيث يختص القانون الخاص البحرى بتنظيم العلاقات البحرية بين الافراد Particuliers اذ قد تنشأ هـذه العلاقات بين أشخاص عامة ، ومع ذلك تخضع لأحكام القانون الخاص البحرى ، وخاصة بعد أن ظهر المشروع العام فى مجال الاستغلال البحرى ، وأصبحت الدولة تباشر هذا النوع من الاستغلال لا بوصفها سلطة عامة ، وانما كشخص تجارى، فموضوع كل من فرعى القانون البحرى اذن هو معيار التفرقة بينهما، فبينما يعتبر الاستغلال البحرى وما ينشأ عنه من علائق مختلفـة هو

---

(1) Vermond : Manuel de droit maritime, No. 1.

موضوع القانون الخاص البحرى ، اذا بموضوع القانون العام البحرى هو ما تفرضه الدولة ــ بوصفها سلطة عامة ــ من قواعد يخضع لها مباشرو الاستغلال البحرى أو أداة هذا الاستغلال (السفينة) .

٦ ــ اهمية دراسة القانون البحرى فى الجمهورية العربية الليبية :
لا شك أن لدراسة القانون البحرى أهمية قصوى فى البلاد التى تقع لها موانى على البحر من ناحيه ، والتى تربطها بغيرها من الدول الأخرى علاقات تجارية من ناحية أخرى . ولهذا كانت لدراسة القانون البحرى أهمية كبيرة فى الجمهورية العربية الليبية ، حيث تقع موانيها على البحر الأبيض وتربطها بمختلف دول العالم علاقات تجارية متعددة . لذا فان من المفيد تطوير الدراسات القانونية البحرية واعداد المتخصصين فيها لسد حاجة البلاد فى هذا الخصوص .

٧ ــ منهج الدراسة : موضوع دراستنا بصفة أساسية ، هو القانون الخاص البحرى ، غير أن هذا لا يعنى اقصاء القانون العام البحرى نهائيا عن نطاق دراستنا ، وانما قد نتعرض لموضوعاته التى تتصل مباشرة ببحثنا [١] .

وسنمهد لهذه الدراسة بباب نتكلم فيه عن الموضوعات العامة التى يجب التعرض لها قبل الدخول فى صميم الموضوع ، مثل نشأة القانون البحرى ، وموضوعه ، ومصادره ، وذاتيته .

---

(١) يرى البعض انه لا محل لتقسيم القانون البحرى الى فرعين ، عام وخاص ، اذ أن كثيرا من أنظمته تثير فى وقت واحد قواعد القانون العام وقواعد القانون الخاص . وعلى ذلك يعد القانون البحرى قانونا مستقلا لا يدخل فى التقسيم التقليدى لفروع القانون .
Chauveau (P.): Traité de droit maritime, Paris 1958, No. 5.

ثم نقسم الدراسة الى أربعة أقسام :

القسم الاول : فى أداة الملاحة البحرية (السفينة) .

القسم الثانى : فى أشخاص الملاحة البحرية .

القسم الثالث : فى العقود البحرية .

القسم الرابع : فى الطوارىء البحرية .

بــاب تمهيــدى

ينقسم هذا الباب الى أربعة فصول ، الاول فى نشأة القــانون البحرى ، والثانى فى موضوع القانون البحرى ، والثالث فى مصادر القانون البحرى ، أما الفصل الرابع فسنتكلم فيه عن موضوع ذاتية القانون البحرى .

الفصل الأول

نشأة القانون البحرى

٨ — لا شك أن القانون البحرى قديم قدم الملاحة البحرية ذاتها، الا أنه شأنه شأن أى قانون آخر ، يتطور بتطور البيئة التى يحكمها ، فأساليب الملاحة البحرية ليست ثابتة على مر العصور . فبعد أن كانت السفن مجرد مراكب صغيرة تصنع من جذوع الاشجار ، وتسير بدفع الهواء ، أصبحت اليوم عائمات ضخمة تصنع من الصلب وتسير بقوة البخار ، بل قد سخر الذهن البشرى الطاقة الذرية فى تسيير السفن .

ولما كانت الانظمة القانونية تنشأ تحت ضغط احتياجات الجماعة اليها ، فان أنظمة القانون البحرى عرفت — ولو فى شكل بدائى — لدى الجماعات القديمة التى عرفت الملاحة البحرية .

٩ — ويقسم الشراح عادة تاريخ القانون البحرى الى عصور ثلاثة ، العصر القديم والعصر الوسيط والعصر الحديث .

١٠ — **أولا : العصر القديم** : يمكن ارجاع الآثار الأولى للقانون البحرى ، الى ثلاثة آلاف سنة قبل الميلاد ، اذ يتمثل فى العادات والقواعد التى نشأت بين بلاد البحر المتوسط التى كانت تربطها علاقات بحرية مثل مصر وكريت وقبرص ، الا أنه لم يصلنا شىء من هذه القواعد والعادات .

وقد ذهب بعض الكتاب الى أن البابليين ، قد عرفوا عقد القرض البحرى سواء على السفينة Bottomry أو على البضاعة Respondentia اذ ورد فى قانون حمورابى عام ٢٢٥٠ قبل الميلاد ، نص يتضمن فى شكل بدائى ، العناصر الجوهرية لهذا العقد [١] . ويعتبر هذا العقد أصل التأمين البحرى على ما سنعرف فيما بعد .

ولما كان الفينيقيون على اتصال تجارى ببابل ، كما كانوا على درجة كبيرة من التقدم فى الملاحة والتجارة ، فقد نقلوا عقد القرض البحرى عن البابليين بعد تطويره وتعديله بما يلائم احتياجاتهم الخاصة [٢] .

وقد أقام الفينيقيون حضارات مختلفة فى البلاد التى حلوا بهـا وأهمها الحضارة التى وجدت فى جزيرة رودس نتيجة استقرارهم بها ، وأهم القوانين البحرية التى عرفت فى هذه الجزيرة قانون الالقاء فى البحر الذى يعتبر أصلا لفكرة الخسارات المشتركة ، والذى يقضى بأن يشترك فى الخسارة التى تحدث نتيجة القاء بعض البضائع فى البحر لتخفيف حمولة السفينة وانقاذها كل من عاد عليه نفع من هذا الانقاذ . وقد نقل الرومان فى مجموعة جستنيان هذا القانون وعرف لديهم باسم ، Lex Rhodia de Jactu.

وعرف الاغريق عقد القرض البحرى فى القرن الرابع قبل الميلاد ، وقد تأثر القانون الاغريقى بالعرف السائد فى جزيرة رودس فيما يتعلق بالتجارة البحرية ، والذى أرسى قواعده الفينيقيون ، كما رأينا من قبل .

---

(١) Trenerry (C.) The Origin and early history of insurance, London 1926, p. 45.

(٢) انظر رسالتنا للدكتوراه بعنوان « الخطر فى التأمين البحـرى » سنة ١٩٦٤ رقم ٢٠ ، كما نرى المرجع السابق ص ٤٥ وما بعدها و ص ٧٠ وما بعدهـا .

ولم يهتم الرومان كثيرا بأمور التجارة البحرية فلم تنشأ لديهم نظم أصيلة تتعلق بالقانون البحرى اذ نقل الرومان عقد القرض البحرى عن رودس ، وكذلك قانون الالقاء فى البحر ، على أن المصدر المباشر لدخول عقد القرض البحرى روما ، هو القانون الاغريقى الذى تأثر به الرومان كثيرا .

ومع ذلك فقد عرف القانون الرومانى ، بعض القواعد الخاصة بالقانون البحرى أبرزها ما عرف بدعوى الغير قبل مالك السفينة cactio exercitoria وبمقتضاها يستطيع الغير الذى تعاقد مع الربان أن يرجع مباشرة على مالك السفينة على الرغم من مبدأ عدم جواز النيابة فى التصرفات القانونية (١) .

١١ – ثانيا : العصر الوسيط : نشأت عناصر القانون البحرى بمعناه الحديث فى العصور الوسطى ، اذ أدى قيام الحروب الصليبية فى القرن الحادى عشر الى انتعاش الملاحة البحرية بسبب نقل الجنود والمؤن بين غرب البحر الابيض وشرقه ، وترتب على ذلك ازدهار التجارة البحرية وخاصة فى المدن الايطالية ، ونشأت عادات وأعراف بحرية فى غرب أوربا ، تم تدوينها فى مجموعات بحرية أشهرها مجموعة قواعد أوليرون Les Règles d'Oléron وقنصلية البحر Le Consulat de la mer ومرشد البحر Le Guidon de la mer

---

(١) Ripert (G.) : Précis de droit maritime, 7e éd., No. 10.

(أ) **قواعد أوليرون** : الراجح أن هذه القواعد ، يرجع تاريخها الى القرن الثانى عشر وقننت القضاء البحرى الذى استقر فى الموانى الفرنسية المطلة على المحيط الاطلنطى ، وقد قيل أنها سميت كذلك نسبة الى جزيرة أوليرون ، حيث كان بها محكمة بحرية ، قام أحد الموثقين بهذه الجزيرة بتدوين أحكامها • على أنه من المؤكد أن هذه القواعد قد امتد سلطانها خارج هذه الجزيرة الى البلاد الواقعة على ساحل المحيط وبحر الشمال كما كان لها تأثير قوى على سواحل بحر البلطيـــق •

(ب) **قنصلية البحر** : وكان لها نفس أهميـــة قواعد أوليرون ، بالنسبة لسواحل البحر الابيض وسميت كذلك نسبة الى محكمة بحرية تحمل هذا الاسم فى برشلونة ، والراجح أنها دونت فى القرن الرابع عشر باللغة المحلية لأهالى برشلونة •

(ج) **مرشد البحر** : وقد وضعت هذه المجموعة فى روان Rouen بشمال فرنسا فى القرن السادس عشر والتى أرست لأول مرة قواعد تفصيلية للتأمين البحرى وقد أغفلت المجموعتان السابقتان الاشارة اليـــه •

١٢ — **ثالثا : العصر الحديث** : بعد أن تحققت الوحدة الشاملة لفرنسا ، فى القرن السابع عشر وأصبحت السلطه المركزية تتمتع بالسلطان المطلق ، اتجه الرأى الى توحيد القانون فى المملكة كلها ، ونتيجة لذلك ظهر أول تقنين بحرى فى عهد لويس الرابع عشر ووزيره كولبير عام ١٦٨١ والذى عرف باسم أمر البحرية Ordonnance de la Marine وقد تناول فقهاء القرن الثامن عشر هذا الامر بالشرح والتعليق ، فكتب

فالان Valin عام ١٧٦٠ مؤلفـــه بعنوان شرح الأمر Commentaire sur l'ordonnance) وكذلك اميريجـــون Emérigon عام ١٧٨٣ فى كتابه فى التأمينات وعقود المخاطرة الجسيمة . وقد استمد الأمر الملكى الصادر سنة ١٦٨١ معظم أحكامه من العادات البحرية . ولا تقتصر قواعد هذا الامر على القانون الخاص البحرى بل يشمل أيضا قواعد القانون الادارى البحرى والقانون الدولى البحرى .

وبعد قيام الثورة الفرنسية شكلت لجنة لوضع تقنين تجـــارى انتهت من وضعه عام ١٨٠١ الا أنه لم يصدر الا فى عام ١٨٠٧ وبدىء العمل به أول عام ١٨٠٨ ، وتضمن هذا التقنين أربعة كتب ، احتوى الكتاب الثانى منه ، على قواعد القانون التجارى البحرى . ولم يكن هذا الكتاب سوى نسخة من الامر الملكى الصادر سنة ١٦٨١ مـــع استبعاد ما ورد فى هذا الامر الاخير من قواعد القانون العام البحرى .

١٣ — وفى مصر فقد وضع القانون التجارى البحرى المصرى عام ١٨٨٣ فى عهد الخديوى توفيق واشتمل على مائتين وخمس وسبعين مادة تكاد تكون ترجمة حرفية للكتاب الثانى من التقنين التجارى الفرنسى، وعلى هذا فان القانون البحرى المصرى فى الواقع ليس سوى قواعد الامر الملكى الفرنسى الصادر سنة ١٦٨١ .

ومن نافلة القول أن تشريعا وضع لينظم الملاحة البحرية يوم أن كانت تقوم بها السفن صغيرة الحجم تسير بقوة الريح ولا تكاد تقوى على مقاومة الانواء واضطرابات البحر ، لا يصلح لتنظيم هـــذه الملاحة بعد أن تطورت أساليبها ، فأصبحت تقوم بها سفن ضخمة تصنع من الحديد والصلب وتسير بقوة البخار بل وبقوة الذرة [1] .

---

(١) المذكرة الايضاحية لمشروع القانون البحرى المصرى الجديد .

لذلك اتجهت الحكومة المصرية الى تعديل التقنين البحرى الحالى • فشكلت لجنة فى عام ١٩٣٣ أعدت مشروعا تمهيديا سنة ١٩٣٥ ثم تعاقبت اللجان لمراجعة هذا المشروع وانتهى الامر بوضع مشروع نهائى سنة ١٩٥١ ، ولكن هذا المشروع لم يقدر له الظهور • ثم شكلت لجنة أخرى سنة ١٩٦٢ بعد قيام الوحدة بين مصر وسوريا ، انتهت من وضع مشروع آخر للقانون البحرى سنة ١٩٦٤ ولم يعمل به حتى الان • وقد صدر القانون البحرى الليبى فى ٨ نوفمبر ١٩٥٣ مستوحيا أحكامه من المشروع المصرى الذى وضع سنة ١٩٥١ والذى تضمن تقنينا لأحدث المعاهدات البحرية الدولية التى صدرت حتى هذا الوقت • ولذا يعد القانون البحرى الليبى من أحدث التشريعات البحرية فى الدول العربية وتتفق أحكامه مع القواعد البحرية الدولية الحديثة •

الفصل الثانى

موضوع القانون البحرى

١٤ — الملاحة البحرية هى موضوع القانون البحرى ، أى أن هذا القانون لا يطبق الا على الملاحة البحرية ، فيسرى هذا القانون اذن على أداة هذه الملاحة (السفينة) وأشخاصها والعقود المتصلة بها ، والطوارىء التى تنتج عنها .

ولما كانت الملاحة البحرية — هى كما نرى — مناط تطبيق قواعد القانون البحرى ، فانه يتعين علينا أن نحدد المقصود بها ، وذلك فى الفرع الاول من هذا الفصل ، ثم نبين فى الفرع الثانى أنواعها المختلفة ، وفى الفرع الثالث نوضح معنى الملاحة المختلطة .

الفرع الاول

تعريف الملاحة البحرية

١٥ — انقسم الرأى فى تعريف الملاحة البحرية الى مذهبين : الاول يعرف الملاحة البحرية بأداتها فهى الملاحة التى تقوم بها العائمات البحرية والثانى يرى أنها الملاحة التى تتم فى البحر ، أى يجعل هذا التعريف مناط الملاحة البحرية المكان الذى تتم فيه .

على أن تعريف الملاحة البحرية بأداتها لا يخلو من الغرابة اذ أن السفينة ذاتها ، وهى أداة الملاحة ، تعرف — على ما سنرى فيما بعد —

بأنها كل عائمة تخصص للملاحة البحرية ، وعندئذ يتعين تحديد المقصود بالملاحة البحرية ، ومن ناحية أخرى فان هنـاك من المراكب النهرية ما لا يختلف كثيرا عن السفن البحرية ، من حيث طريقة البناء والمظهر الخارجى والأبعاد والقوى المحركة وقوة الاحتمال ، بل كثيرا ما تقوم مراكب كبيرة بالملاحة فى الانهار فى حين تقوم أحيانا بعض السفن الصغيرة بالملاحة البحرية [1] • كما قد تضطر بعض المراكب النهرية الى القيام بملاحة بحرية فى بعض الظروف •

لذا نرى أنه من الأصوب تعريف الملاحة البحرية ، بأنها الملاحة التى تتم فى البحر • بيد أن تحديد المقصود قانونا بالبحر ، قد أثار بعض الصعوبات واختلفت بشأنه الآراء وخاصة فى الأماكن التى يختلط فيها النهر بالبحر [2] • فذهب رأى فى فرنسا الى اعتناق تعريف قانون الجمارك من أن البحر هو الذى لا يجاوز آخر مبنى للجمارك [3] •

ورأى البعض أنه من الأسلم ، الأخذ بتعريف المـادة الأولى من قانون القيد البحرى الفرنسى الصادر فى ٢٤ ديسمبر سنة ١٨٩٦ L'inscription maritime ، والـذى يتضـمن تنظيمـا لقواعـد تسجيل البحارة الذين يعملون على السفن البحرية ، وتقضى هذه المادة بتطبيق قواعد القيد البحرى فى الأنهار والقنوات حتى النقطة التى يصعد اليها المد ، أو حتى المكان الذى يمكن أن تصل اليه العائمات البحرية عندما لا يوجد مد • ويدعم هذا الرأى وجهة نظره بقوله : انه حيث

---

(١) مصطفى كمال طه : أصول القانون البحرى سنة ١٩٥٢ رقم ٩ ، على يونس القانون البحرى (السفينة) رقم ٥٤ •

(٢) تقع بعض الموانى الكبيرة على الانهار مثل موانى لندن وهامبـورج وانفـرس •

(٣) انظر هذا الراى فى مؤلف :
Ripert (G.): Droit maritime, 4e éd., t. I, No. 139.

يقرر قانون القيد البحرى خضوع جزء من الانهار للقيد البحرى فان هذا يرجع الى أن هـذا الجزء تتوافر فيـه ذات الأحوال الطبيعية والسياسية للملاحة فى البحر [1] .

وثمة رأى ثالث ذهب الى أن الملاحة البحرية تنتهى عند أول كوبرى ثابت يقابل السفينة على النهر ولا تستطيع عبوره [2] .

١٦ — ويعيب هذه الآراء جميعا محاولتها لوضع قيـد تحكمى مصطنع فى تعريفها للبحر وبالتالى للملاحة البحرية سواء تمثل فى تحديد البحر بآخر مبنى للجمرك ، أو بالنقطة التى يصعد اليها المد فى الأنهار والقنوات ، أو بمقابلة أول كوبرى ثابت على النهر . اذ أن هذه المحاولات جميعا لا تضع معيارا ثابتا للملاحة البحرية يمكن الاعتماد عليه فى جميع الاحوال ، لأن تحديد البحر وفقا لقانون مالى (قانون الجمارك) أو قانون ادارى (قانون القيد البحرى) أو وفقا لواقعة مادية قد توجد وقد لا توجد (وجود كوبرى ثابت على النهر) ، لا يعطى التعريف القانونى الثبات والعمومية المطلوبتين فيه .

لذا نؤيد الرأى القائل بأن المفهوم القانونى للبحر ، لا يصح أن يتغير عن مفهومه العلمى بحيث نرجع لبيان المقصـود من البحر الى

---

(1) ريبير ج ١ رقم ١٤٠ ، مؤلف Danjon بعنوان Traité de droit maritime : 2e éd., t. I. Nos 14 et S.

(2) Lyon-Caen et Renault: Traité de droit commercial 5e éd., t. V. No. 90.

ومن البدهى أن الأخذ بهذا المعيار الموضوعى ، يقصى تطبيق قواعد القانون البحرى عن رقابة المحكمة العليا . وهذه نتيجة غير مقبولة وتتنافى مع مبدأ ضمان حسن سير العدالة . نخلص من ذلك الى أن موضوع القانون البحرى هو الملاحة البحرية ، وأنه يقصد بها الملاحة التى تتم فعلا فى البحر بأوصـافه الطبيعيـة والجغرافيـة والجيولوجية ، دون حاجة الى أن نشترط مقدما وجوب تعرض السفينة لمخاطر البحر الخاصة . وتحديد الملاحة البحرية على النحو السالف بيانه يقتضى بالضرورة الفصل بينها وبين الملاحة الداخلية ، كالملاحة فى الأنهار والقنوات والبحيرات والتى لا تخضع للقانون البحرى وانما تخضع للقانون المدنى أو التجارى حسب الأحوال .

الفـرع الثـانى

أنواع الملاحة البحرية

١٨ — تقسم الملاحة البحرية الى أقسام ثلاثة تختلف وفقا للزاوية التى ننظر منها الى هذه الملاحة ، فهى تنقسم أولا بحسب أهميتها

الأوصاف الجغرافية والجيولوجية والطبيعية التى استقر عليها العلم فى بيانه وتعريفه [1] .

١٧ — على أن القضاء الفرنسى يرى اعتبار الملاحة بحرية عندما تتعرض السفينة للأخطار الخاصة risques particuliers التى تتضمنها الرحلة البحرية [2] . ويؤيد فريق من الفقه هذا الرأى تأسيسا على أن الملاحة البحرية تتضمن مخاطر لا تتعرض لها الملاحة النهرية ، وأن فكرة الخطر البحرى هى التى أملت وضع قواعد قانونية خاصـــة بالملاحة البحرية [3] .

على أن معيار الأخطار الخاصة لا يصلح كما لاحظ الأســتاذ ريبير — بحق — لتمييز الملاحة البحرية عن الملاحة النهرية ، لأنه ليس صحيحا القول بأن الملاحة البحرية ، تعتبر دائما أكثر خطرا من الملاحة النهرية [4] . ومن ناحية أخرى فان أخطار الملاحة تعتبر مسألة واقع تخضع لسلطان قاضى الموضوع ، وبالتالى لا تصلح لتحديد نطـــاق تطبيق نظام قانونى . كما أن هذا المعيار يجعـــل من المستحيل على المجهز أن يعرف مقدما اذا كانت الرحلة التى يزمع القيام بها ستعتبر

---

(1) Bonnecase. Traité de droit Commercial maritime, Paris 1923, Nos. 108 et S.

ومن هذا الراى ايضا على يونس رقم ٥٦ .

(٢) نقض فرنسى (عرائض) فى ١٣ يناير ١٩١٩ سيرى ١٩٢٠ — ١ —

١٩ — اولا : تقسيم الملاحة البحرية وفقا لاهميتها :

ملاحة رئيسية : وتقوم بها السفن بقصد نقل البضائع أو الاشخاص أو للصيد أو للنزهة أى يندرج تحت هذا النوع جميع أنواع الملاحة البحرية بحسب غرضها .

ملاحة مساعدة : ...

ويرى البعض تقسيم الملاحة الساحلية الى قسمين آخرين ، ملاحة ساحلية دولية وملاحة ساحلية وطنية بحيث يقصـــد بالأولى الملاحة التى تتم بين دولتين مختلفين ولا تدخل فى نطاق الملاحة لأعالى البحار كالملاحة التى تتم بين دوفر (انجلترا) وكاليه (فرنسا) ويقصد بالثانية الملاحة التى تتم بين موانىء نفس الدولة [1] .

وهذه التفرقة وان كان لها مبررها فى القـــانون الفرنسى فانهـــا لا محل لها لدينا حيث لا تحدد الملاحة لأعالى البحار وفقا لخطوط طول وعرض معينة من الأراضى الليبية ، وعلى ذلك فالأخذ بهذه التفرقة يؤدى الى الخلط بين الملاحة لأعالى البحار والملاحة الساحلية الدولية [2]

٢١ — ثالثا : تقسيم الملاحة البحرية ...

بحرية أم لا فلا يطبق عليها قواعد القانون البحرى ، لأن الأمر يتوقف عندئذ على الظروف الموضوعية التى ستتم فيها الملاحة [1] .

ومن البدهي أن الأخذ بهذا المعيار الموضوعي ، يقصي تطبيق قواعد القانون البحرى عن رقابة المحكمة العليا . وهذه نتيجة غير مقبولة وتتنافى مع مبدأ ضمان حسن سير العدالة . نخلص من ذلك الى أن موضوع القانون البحرى هو الملاحة البحرية ، وأنه يقصد بها الملاحة التى تتم فعلا فى البحر بأوصافه الطبيعية والجغرافية والجيولوجية ، دون حاجة الى أن نشترط مقدما وجوب تعرض السفينة لمخاطر البحر الخاصة . وتحديد الملاحة البحرية على النحو السالف بيانه يقتضى بالضرورة الفصل بينها وبين الملاحة الداخلية ، كالملاحة فى الأنهار والقنوات والبحيرات والتى لا تخضع للقانون البحرى وانما تخضع للقانون المدنى أو التجارى حسب الأحوال .

الفرع الثانى

أنواع الملاحة البحرية

١٨ — تقسم الملاحة البحرية الى أقسام ثلاثة تختلف وفقا للزاوية التى ننظر منها الى هذه الملاحة ، فهى تنقسم أولا بحسب أهميتها الى ملاحة رئيسية وملاحة مساعدة ، ثم تنقسم ثانيا بحسب المسافة التى تقطعها السفن الى ملاحة لأعالى البحار وملاحة ساحلية ، وأخيرا تنقسم بحسب غرضها الى ملاحة تجارية وملاحة صيد وملاحة نزهة .

---

(١) ريبير ج ١ رقم ١٤١ ، ويؤيد هذا الرأى على يونس رقم ٥٧ .

١٩ – اولا : تقسيم الملاحة البحرية وفقا لأهميتها :

ملاحة رئيسية : وتقوم بها السفن بقصد نقل البضائع أو الاشخاص أو للصيد أو للنزهة أى يندرج تحت هذا النوع جميع أنواع الملاحة البحرية بحسب غرضها .

ملاحة مساعدة : وهى الملاحة التى تقوم بها سفن معينة لا بقصد تحقيق أحد الاغراض السابقة وانما لمساعدة السفينة فى تحقيق أحد هذه الاغراض مثال ذلك سفن الارشاد أو القطر .

وتنطبق على هذين النوعين من الملاحة أحكام القانون البحرى . ومع ذلك قضت محكمة النقض المصرية بأنه يخرج من نطاق القانون البحرى كافة المنشآت العائمة التى تعمل داخل البوغازات والموانىء كالأرصفة والكبارى العائمة وسفن السحب والارشاد .. الخ [١] .

على أنه من المسلم به أن سفن الارشاد تقوم بملاحة بحرية وتخضع بالتالى لأحكام القانون البحرى [٢] .

٢٠ – ثانيا : تقسيم الملاحة البحرية بحسب المسافة التى تقطعها السفن :

ملاحة لأعالى البحار Navigation au long Cours تعرف المادة ٣٧٧ من التقنين التجارى الفرنسى هذا النوع من الملاحة ،

---

(١) نقض مدنى مصرى فى ١٩٥٩/٥/٧ مجلة المحاماة السنة ٤٠ ص ١٠٤٨ .

(٢) ريبير ج ١ رقم ١٧٠ ، على يونس رقم ٦١ .

وفقا لحدود جغرافية معينة ، فتعتبر الملاحة لأعالى البحار بعد خطوط طول وعرض معينة من الأراضى الفرنسية .

أما القانون الليبى فلم يضع تعريفا لهذا النوع من الملاحة ، ويمكن القول أنها الملاحة التى تتم بين الموانى الليبية والموانى الأجنبية [1] .

ملاحة ساحلية Cabotage : ويقصد بها فى فرنسا الملاحة التى تتم دون خطوط الطول والعرض المحددة للملاحة لأعالى البحار ، ويمكن أن نعرفها بالملاحة التى تتم بين الموانى الوطنية ، كالملاحة بين بنغازى وطرابلس ، وتقسم هذه الملاحة الى ملاحة ساحلية صغرى اذا تمت بين ميناءين على بحر واحد ، وملاحة ساحلية كبرى اذا تمت بين ميناءين على بحرين مختلفين فى بلد واحد كالاسكندرية والسويس فى الجمهورية العربية المتحدة . ولا أهمية للتفرقة بين النوعين السابقين من الملاحة من حيث تطبيق قواعد القانون البحرى ، وانما يبرر التفرقة بعض اعتبارات ادارية أو وطنية ، فالشروط اللازمة فيمن يعملون على ظهر السفن التى تقوم بالملاحة لأعالى البحار تختلف عن تلك التى تشترط فيمن يعملون على ظهر السفن التى تقوم بالملاحة الساحلية . ومن ناحية أخرى فان معظم الدول تحتفظ بالملاحة الساحلية لسفنها الوطنية دون السفن الأجنبية .

وقد قررت المادة الرابعة من القانون البحرى الليبى قصر النقل البحرى الساحلى على السفن الليبية .

---

(١) وهذا هو تقريبا تعريف القانون الانجليزى ويطلق عليها Foreign Going وقد أخذت المحكمة العليا فى ليبيا بهذا التعريف فى حكم حديث لها صادر بتاريخ ١٩٦٩/١/٢٥ منشور بمجلة المحكمة العليا السنة الخامسة العدد الثالث ص ٢١ .

ويرى البعض تقسيم الملاحة الساحلية الى قسمين آخرين ، ملاحة ساحلية دولية وملاحة ساحلية وطنية بحيث يقصد بالأولى الملاحة التى تتم بين دولتين مختلفين ولا تدخل فى نطاق الملاحة لأعالى البحار كالملاحة التى تتم بين دوفر (انجلترا) وكاليه (فرنسا) ويقصد بالثانية الملاحة التى تتم بين موانىء نفس الدولة [1] •

وهذه التفرقة وان كان لها مبررها فى القانون الفرنسى فانها لا محل لها لدينا حيث لا تحدد الملاحة لأعالى البحار وفقا لخطوط طول وعرض معينة من الأراضى الليبية ، وعلى ذلك فالأخذ بهذه التفرقة يؤدى الى الخلط بين الملاحة لأعالى البحار والملاحة الساحلية الدولية [2]

٢١ — ثالثا : تقسيم الملاحة البحرية بحسب غرضها :

ملاحة تجارية : ويقصد بها الملاحة التى تستهدف الربح والتى تقوم بها السفن المخصصة لنقل البضائع أو الاشخاص • ولا خلاف فى خضوع هذا النوع من الملاحة لأحكام القانون البحرى •

ملاحة صيد : وهى الملاحة التى تقوم بها سفن الصيد بقصد استخراج ما فى البحر من حيوانات ونباتات • وقد استقر رأى شراح القانون التجارى ، على أن العمليات الاستخراجية لا تعتبر من الأعمال التجارية ، على هذا فان الصيد لا يعتبر عملا تجاريا • ومع ذلك فان ملاحة الصيد تخضع للقانون البحرى لأنها ملاحة تتم فى البحر ، وقد رأينا أن القانون البحري هو قانون الملاحة البحرية •

---

(١) ريبير حـ ١ رقم ١٦١ • مصطفى طه رقم ١٤ •

(٢) يعرف القانون الفرنسى نوعا ثالثا من الملاحة البحرية ، يطلق عليه ، الملاحة الحدية أو ملاحة الشاطىء Navigation Cotière وهى الملاحة التى تقوم بها عائمات لا تزيد حمولتها على مائة طن ولا تبعد أكثر من ٦٥ ميلا من ميناء القيد .

ملاحة نزهة : وهى الملاحة التى تقوم بها سفن النزهة كاليخوت وغيرها وتلحق بها الرحلات التى تقوم بها السفن العلمية .

وقد ثار الخلاف حول خضوع هذا النوع من الملاحة للقانون البحرى ، فذهب رأى فى فرنسا الىٰ أن أحكام القانون البحرى قاصرة على الملاحة التجارية مستندا على ورود نصوص القانون البحرى فى المجموعة التجارية (1) ، ورأى فريق آخر من الفقه الفرنسى ، خضوع هذا النوع من الملاحة للقانون البحرى (2) . وقد أيدت محكمة النقض الفرنسية هذا الرأى الأخير (3) . أما فى مصر فالرأى منعقد على خضوع هذا النوع من الملاحة لأحكام القانون البحرى ، وقضت محكمة النقض المصرية فى هذا المعنى عندما رأت اخضاع كل منشأة عائمة تقوم بالملاحة البحرية لحكم المادة الثالثة من القانون البحرى بغض النظر عن حمولتها أو حجمها أو طريقة بنائها أو أبعادها وأيا كانت أداتها المسيرة شراعية أو بخارية ، وسواء أعدت السفينة بحسب صنعها لتحمل مخاطر الملاحة فى أعالى البحار أم لمجرد الملاحة الساحلية أو الحدية وبغير التفات الى الغرض من تشغيلها بأن كانت سفينة تجارية أو سفينة للصيد أو للنزهة (4) .

---

(1) بونكاز رقم ١١٣ ، فرموند رقم ٦ .

(2) ريبير حـ ١ رقم ١٧٢ ، رانجون جـ ١ رقم ٢٠ .

(3) نقض فرنسى فى ١٩١٣/٢/١٩ دالوز ـ ١٩١٤ ـ ١ ـ ٣٢١ : وتعليق ريبير . وقد قرر هذا الحكم تطبيق المادة ٢٦٢ تجارى التى تقضى بان يتحمل المجهز نفقات علاج البحارة الذين يمرضون اثناء الرحلة على ملاحة النزهة .

(4) نقض مصرى فى ١٩٥٩/٥/٧ سابق الاشارة اليه . وانظر تعليق الدكتور على جمال الدين على هذا الحكم فى مجلة القانون والاقتصاد السنة ٣١ عدد مارس ١٩٦١ ص ٢٩ وما بعدها ، وراجع حكما بهذا المعنى لمحكمة الاسكندرية التجارية الجزئية فى ١٤ سبتمبر ١٩٤١ ، المحاماة ـ ٢٢ ـ ١٤٨ .

وقد أخذ القانون البحرى الليبى بهذا الرأى أيضا فى المادة الاولى منه عندما قرر أن (السفينة هى كل منشأة صالحة للملاحة مهما كانت حمولتها أو تسميتها ، سواء كانت هذه الملاحة تستهدف الكسب أم لم تكن) .

ويذهب رأى الى قصر تطبيق أحكام القانون البحرى التى لا تتصل بالتجارة البحرية على ملاحة النزهة وتستبعد أيضا القواعد التى تهدف الى تقوية الائتمان البحرى وتنميته كالأحكام الخاصة بالترك وبالرهون والامتيازات البحرية (1) .

والواقع أن استبعاد تطبيق أحكام القانون البحرى المتعلقة بالتجارة البحرية بالنسبة لملاحة النزهة ليس سوى تحصيل حاصل ، لأن سفن النزهة لا تقوم بأعمال التجارة البحرية ، وبالتالى فلن تثور مسألة تطبيق قواعد القانون البحرى المتصلة بالتجارة البحرية عليها ، ولا نرى محلا لاقصاء القواعد التى تهدف الى تقوية الائتمان البحرى عن هذا النوع من الملاحة ، لا سيما وأن الائتمان البحرى لا يهتم بطبيعة العمليات التى تقوم بها السفن أو بأشخاص مالكيها بقدر اهتمامه بالسفينة ذاتها باعتبارها ثروة بحرية .

٢٢ – الملاحة العامة : ويجدر بنا قبل أن ننتهى من هذا البحث أن نشير الى نوع من الملاحة البحرية لا تنطبق عليه أحكام القانون البحرى ، وأعنى بها الملاحة العامة التى تقوم بها سفن الدولة سواء كانت سفنا حربية أو مخصصة لخدمة عامة كسفن المستشفيات . وتتمتع سفن الدولة بحصانة تجعلها بمنأى عن تطبيق قواعد القانون البحرى عليها ، وقد قررت معاهدة بروكسل سنة ١٩٢٦ الخاصة بحصانة

---

(١) مصطفى طه رقم ٢٠ .

سفن الدولة عدم جواز الحجز على هذه السفن أو ايقافها أو منعها من السفر بأى اجراء قانونى أو قضائى .

ولا شك فى خضوع السفن المملوكة للدولة لأحكام القانون البحرى متى قامت باستغلال تجارى [1] .

الفرع الثـالث

الملاحة المختلطـة

٢٣ — **المقصود بها** : يقصد بالملاحة المختلطة الملاحة التى تقوم بها السفن فى البحر والنهر فى رحلة واحدة كالملاحة بين لندن وباريس مثـلا .

ويلاحظ أن الملاحة تكون نهرية محضة متى تمت فى الأنهار فقط ، كما تعتبر بحرية محضة متى اقتصرت السفينة على السير فى البحر . وللملاحة النهرية شأن عظيم يوجب الاهتمام بتنظيمهـا ولذا اهتمت الدول بعقد الاتفاقات الخاصـة بتنظيم الملاحة فى الأنهـار الدولية كنهر الدانوب ، ونهر الراين ونهر النيل ، كما تنظم قوانين خاصة الملاحة النهرية الداخلية فى بعض الدول كألمانيا ، وبلجيكا ، وهولنـدا ، وايطاليـا .

٢٤ — **النظام القانونى الذى تخضع له** : عندما يتم جزء من الملاحة فى البحر وجزء آخر فى النهر ، فهل يمكن القول بتطبيق القانون البحرى على الجزء الذى تم فى البحر وتطبيق القانون التجارى أو

---

(١) ريبير جـ ١ رقم ١٦٧ .

المدنى — حسب الأحوال — على الجزء الذى تم فى النهر ؟ قد يبدو هذا القول قريبا من المنطق ومتفقا مع الفن القانونى ، على أنه يثير صعوبات عملية • لذلك استقر الرأى على تطبيق قانون الملاحة الأكثر أهمية ، أى تطبيق أحكام القانون البحرى ، كلما كان الجزء البحرى من الرحلة هو الغالب والجزء النهرى ثانيا أو أقل أهمية ، كما تطبق أحكام القانون التجارى أو المدنى حسب الأحوال — عندما يكون الجزء النهرى من الرحلة هو الأكثر أهمية [1] • ولقاضى الموضوع سلطة تقدير نوع الملاحة الأكثر أهمية وفقا لظروف الحال •

غير أنه لا مناص — فى رأينا — من اعتناق الفكرة الأولى (أى خضوع كل نوع من الملاحة لنظامه القانونى) متى انعدمت عناصر الترجيح بين أهمية كل من الملاحة البحرية والملاحة النهرية بالنسبة لرحلة واحدة • بحيث يمكن القول بأن الملاحتين متساويتا الأهمية •

٢٥ — **الخلاصة** : ننتهى مما تقدم الى أن القانون البحرى هو قانون الملاحة البحرية — الرئيسية منها والمساعدة — وسواء أكانت ملاحة لأعالى البحار أم ملاحة ساحلية ، أم كانت ملاحة تجارية أو ملاحة صيد أو ملاحة نزهة •

---

(١) ريبير حـ ١ رقم ١٤٣ ، مصطفى طه رقم ٢٥ ، على يونس رقم ٧٠ ، على جمال الدين رقم ٤٠ . وقد حكمت محكمة الاسكندرية التجارية الجزئية فى ١٤ سبتمبر ١٩٤١ بهذا المعنى ، المحاماة — ٢٢ — ١٤٨ .

الفصل الثالث

مصادر القانون البحري

٢٦ — **تمهيد** : القانون البحرى شأنه فى ذلك شأن فروع القانون الأخرى تنقسم مصادره الى قسمين رئيسيين ، مصادر ملزمة وتنحصر فى مصدرين هما التشريع والعرف ، ومصادر تفسيرية لا تلزم القاضى وانما قد يسترشد بها على سبيل الاستئناس وهى أحكام القضاء وآراء الشراح • وندرس فى مرعين على التوالى المصادر الملزمة ثم المصادر التفسيرية •

الفــرع الاول

المصادر الملزمة للقانون البحرى

أولا — التشريع :

٢٧ — يعد التشريع أهم مصادر القانون البحرى ، وعلى القاضى الرجوع اليه أولا قبل غيره من المصادر • ولا يقصد بالتشريع نصوص التقنين البحرى فحسب بل نصوص التشريعات البحــرية الأخرى اللاحقة لهذا التقنين أو التى تصدر منفذة لنصوصــه • كذلك تعتبر قواعد التقنين التجارى والتقنين المدنى بمثابة قواعد عامة للقــانون البحرى ، ومن ناحية أخرى تعتبر المعاهدات الدولية جزءا من التشريع يلتزم القاضى بتطبيقها متى صدر تشريع داخلى بالتصديق عليها •

٢٨ ـ **التقنين البحرى** : صدر القانون البحرى الليبى فى ٢٨ نوفمبر سنة ١٩٥٣ وقد تضمنت أحكامه كما ذكرنا المعاهدات البحرية الدولية التى صدرت حتى هذا التاريخ ، ويحتوى التقنين البحرى على ٣٨٥ مادة موزعة على تسعة أبواب تتناول على التوالى : السفن ، الامتيازات والتأمينات والتصرف فى السفن وحجزها ، أصحاب السفن ومجهزيها ، الربان ، تنظيم العمل البحرى ، ايجار السفينة وعقد النقل ، الأخطار البحرية ، عقود الاستقراض الجزافى ، الضمان •

٢٩ ـ **التقنين التجارى والتقنين المدنى** : تعتبر نصوص التقنين التجارى ونصوص التقنين المدنى بمثابة قواعد عامة للقانون البحرى يجب الرجوع اليها عند عدم وجود نص يحكم النزاع فى التقنين البحرى [١] • وقد نصت المادة ٣٨٤ من التقنين البحرى الليبى على أنه (فى الملاحة البحرية تطبق أحكام هذا القانون والعرف الخاص بالملاحة البحرية واذا لم يتوافر نص أو انعدم ما يطبق قياسا طبقت أحكام القانون المدنى والقانون الدولى) ونعتقد أن هذا النص يريد أن يبرز أهمية القانون المدنى بالنسبة للقانون البحرى ، باعتباره القواعد العامة للمعاملات ، أما المقصود بالقانون الدولى فى هذا المجال فهو الاتفاقات البحرية الدولية •

٣٠ ـ **الاتفاقات الدولية** : لا شك أن القانون البحرى هو خير ميدان للتوحيد الدولى للقانون لأن العلاقات البحرية علاقات دولية بطبيعتها فى معظم الاحوال ، ولما كانت القوانين الداخلية تختلف من دولة الى أخرى ، فان ذلك قد يؤدى الى تنازعها ووجوب تحديد القانون الواجب التطبيق على النزاع ، لذلك اتجهت المحاولات الى توحيد القانون البحرى واتخذت هذه المحاولات أشكالا ثلاثة :

---

(١) راجع ما سيأتى فى موضوع ذاتية القانون البحرى •

(أ) العادات الدولية : اذ تقوم الجمعيات الدولية أو غرف التجارة بوضع قواعد موحدة تنظم مسائل معينة وتدعو المتعاقدين الى تبنيها فى اتفاقاتهم دون أن تكون لها صفة الالزام ، على أنه متى تضمن اتفاق ما الاحالة اليها فانه يتعين تطبيقها دون نصوص القانون الداخلى . ومن ذلك ما قامت به جمعية القانون الدولى International Law Association فى مؤتمراتها فى يورك سنة ١٨٦٤ وأنفرس سنة ١٨٧٧ بوضع قواعد موحدة فى موضوع الخسارات المشتركة وعرفت هذه القواعد باسم قواعد يورك وأنفرس والتى حلت فى معظم الدول محل النصوص القانونية فى هذا الخصوص [١] . وقد عدلت هذه القواعد مرتين أولهما فى استكهلم سنة ١٩٢٤ ثم فى أمستردام سنة ١٩٥٠ كما وضعت جمعية القانون الدولى قواعد موحدة خاصة بالبيع البحرى المعروف باسم .C.I.F وذلك فى مؤتمر وارسو ١٩٢٨ ، وعرفت هذه القواعد باسم قواعد وارسو ١٩٢٨ ، على أن هذه القواعد عدلت فى مؤتمر لاحق عقدته الجمعية فى أكسفورد سنة ١٩٣٢ بمعاونة الغرفة التجارية الدولية وأصبحت هذه القواعد تعرف باسم (قواعد وارسو ـ أكسفورد) .

(ب) المعاهدات الدولية : وقد أدت اللجنة البحرية الدولية Comité maritime international التى تكونت فى بلجيكا سنة ١٨٩٧ خدمات جليلة بخصوص وضع قواعد موحدة لحل التنازع بين القوانين عندما يتضمن النزاع عنصرا أجنبيا ، وعقدت هذه اللجنة اجتماعاتها فى بروكسل وأسفرت عن وضع عدة معاهدات تعرف كلها باسم معاهدات بروكسل ويتم التمييز بين هذه المعاهدات حسب تواريخها وموضوعها .

ويلاحظ أن المعاهدات الدولية لا يلتزم بها القاضى الوطنى الا بصدور تشريع داخلى بها وعندئذ تطبق بهذه المثابة ومع ذلك فان الزام

---

(١) ريبير جـ ١ رقم ٧٦ .

هذه القواعد فى القانون الليبى مستمد من نص المـادة ٣٨٤ بحرى والتى أشرنا اليها فيما سبق وبيان هذه المعاهدات :

١ ـ معاهدة ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ بخصوص التصادم البحرى •

٢ ـ معاهدة ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ بخصوص المساعدة والانقـاذ البحريين والمعدلة بالبروتوكول الموقع بتاريخ ٢٧ مايو سنة ١٩٦٧ فى بروكسـل •

٣ ـ معاهدة ٢٥ أغسطس ١٩٢٤ بخصوص توحيد بعض القواعد المتعلقة بسـندات الشحن • وقد عقدت عدة اجتماعات فى السـنوات الاخيرة للنظر فى تعديل بعض نصوصها •

٤ ـ معاهدة ٢٥ أغسطس ١٩٢٤ بخصوص مسئولية مالك السفينه وقد ألغيت هذه المعاهدة وحلت محلها معـاهدة بروكسـل فى ١٠ أكتوبر ١٩٥٧ •

٥ ـ معاهدة ١٠ أبريل ١٩٢٦ بخصوص الامتيازات والرهون البحرية ، وقد حلت محلها معاهدة بروكسل المبرمة فى ٢٧ مايو سـنة ١٩٦٧ بخصوص توحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهون البحـرية •

٦ ـ معاهدة ١٠ أبريل ١٩٢٦ بخصوص حصانة سفن الدولة •

٧ ـ ثلاث معاهدات بتـاريخ ١٠ مايو ١٩٥٢ وتتعلق الأولى بالاختصاص الجنائى فى مادة التصادم البحرى ، والثانية بالاختصاص المدنى فى هذه المـادة ، والثالثة تتعلق بالحجز التحفظى على السفن •

٨ — معاهدة ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧ بخصوص الركاب المتسللين .

٩ — معاهدة ٢٩ أبريل ١٩٦١ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الأشخاص .

١٠ — معاهدة ٢٠ مايو ١٩٦٢ الخاصة بالمسئولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية .

١١ — معاهدة بروكسل بتاريخ ٢٧ مايو ١٩٦٧ والمتعلقة بتوحيد بعض قواعد نقل أمتعة الركاب بطريق البحر .

١٢ — معاهدة بروكسل بتاريخ ٢٧ مايو ١٩٦٧ الخاصة بقيد الحقوق المتعلقة بالسفن .

(جـ) توحيد التشريعات الوطنية : وذلك بأن تعقد معاهدات دولية بتوحيد القواعد القانونية وتعتبر بالنسبة للدول بمثابة تشريع نموذجي فتسعى الى وضع تعديل قوانينها الداخلية بما يتفق وهذا التشريع ، وقد اتبع التقنين البحرى الليبى هذه الطريقة فنقل أحكام المعاهدات الدولية بين نصوصه .

٣١ — وطرق التوحيد الثلاث السالف بيانها وان كانت تحقق بعض الغرض الا أنها لا تفى به كلية ، لانه رغم هذه المحاولات ستبقى هناك مسائل عديدة محلا لتنازع القوانين ولا مناص عندئذ من الرجوع

الى قواعد القانون الدولى الخاص ، لذا يقترح البعض توحيد قاعدة الاسناد فى كل مسألة من مسائل القانون البحرى [1] •

ثانيا : العرف والعادات :

٣٢ — ويقصد بالعرف تلك القواعد غير المكتوبة التى تلزم الافراد نتيجة استقرارها فى نفوسهم فترة من الزمن ويلعب العرف دورا كبيرا فى نطاق القانون البحرى ، اذ نشأ هذا القانون نشأة عرفية • ويتعين على القاضى تطبيق العرف اذا لم يجد نصا تشريعيا يحكم النزاع وبشرط ألا يخالف قاعدة قانونية آمرة • ومع ذلك لاحظ البعض أن العرف قد يلغى أحيانا نصوص القانون الآمرة من ذلك ما قضت به المادة ٢٨٢ تجارى فرنسى من وجوب تحرير سند الشحن من أربع نسخ ومع ذلك جرى العرف على غير ذلك ، كما أن عقد التأمين البحرى لا يتضمن دائما بيان اسم السفينة كما تقضى بذلك المادة ٣٣٢ تجارى فرنسى [2] •

٣٣ — أما العادات فهى دون العرف فى المرتبة لانها ليست فى عموميته ، وتستمد قوتها من خضوع الافراد الضمنى لها اذا نشأت أول الامر كشروط تدرج فى العقود ، ثم أصبحت تكمل هذه العقود كشروط ضمنية دون حاجة الى النص عليها ، ولذا يطلق عليها العادات الاتفاقية •

---

(١) على يونس رقم ٣٩ . وقد اقرت المؤتمرات الدولية هذه الطريقة ، من ذلك الاتفاق على الاخذ بقانون علم السفينة كقاعدة لحل التنازع فى مؤتمر انفرس سنة ١٨٨٥ وفى مؤتمر بروكسل سنة ١٨٨٨ . ولكن يلاحظ ان قانون العلم لا يصلح كقاعدة لحل التنازع الا فى الاحوال التى توجب فيها قاعدة الاسناد تطبيق القانون الاقليمى .

(٢) ريبير جـ ١ رقم ١٠٠ .

ونظرا لعدم تدوين العادات فانه على الطرف الذى يتمسك بهـا أن يقوم باثباتها ويمكن اللجوء الى الغرف التجـارية لاستطلاع رأيها فى هذا الشأن .

الفـرع الثـانى
المصادر التفسيرية للقانون البحرى

أولا : أحكام القضـاء

٣٤ — تعتبر أحكام القضاء خير عون فى تفسـير ما غمض من نصوص القانون البحرى ، لا سيما ما تحتويه من اصطلاحات قديمة ، ويعتبر القضاء مصدرا تفسيريا فلا يلتزم القاضى بتطبيق حكم محكمة ما — مهما كانت درجتها — على مسألة مماثلة معروضة أمامه وان كان له أن يسترشد بهذا الحكم على سبيل الاستئناس .

ويقتصر دور القاضى على تفسير القواعد القانونية دون خلقها ، الا اذا انعدم النص الواجب التطبيق فيحكم بما تمليه قواعد العدالة وتحقيق التوازن بين مصالح طرفى النزاع .

أما فى النظام الانجلو أمريكى ، فدور القضاء أكثر شأنا ، اذ أنه من ناحية يعتبر مصدرا ملزما فالقاضى يلتزم باتباع الاحكام التى تقرر مبادىء جديدة ومن ناحية أخرى يستطيع القـاضى أن يخلق القاعدة القانونية ويتم ذلك فى الأحكام التى تقرر مبادىء Leading Cases ولذا يطلق على النظام القـانونى الانجلو أمريكى ، نظام القـانون القضـائى Case Law.

٣٥ — وتهتم مختلف الدول بتدوين أحكام القضاء البحرى فى مجموعات خاصة بالاضافة الى المجموعات العامة التى تنشر مختلف أحكام القضاء .

ففى فرنسا نجد المجموعات الآتية :

(أ) المجلة الدولية للقانون البحرى La Revue international du Droit maritime وصدرت سنة ١٨٨٥ حتى سنة ١٩٢٢ •

(ب) مجلة القانون البحرى المقارن
La Revue de droit maritime comparé
والتى أنشأها ليوبولد دور L. Dor. عام ١٩٢٢ ويشار اليها عادة باسم « دور » ثم أسس دور ملحقا لمجلته عرف باسم القانون البحـــرى الفرنسى Le Droit Maritime Français وتوقفت مجلة دور وملحقها عن الظهور عام ١٩٤٠ •

(جـ) مجلة القانون البحرى الفرنسى Droit Maritime Français وظهرت ابتداء من عام ١٩٤٩ تحت ادارة ريبير ودور ، وهذه المجلة مستمرة فى الظهور شهريا ويشار اليها عادة بالحروف .D.M.F

أما فى انجلترا فنجد الى جانب المجمــوعات العــامة للأحكام مجموعتين خاصتين بالاحكام البحرية •

(أ) مجموعة أسبينال للقضايا البحرية Aspinall's Reports of Maritime Cases وقد أنشئت عام ١٨٧٠ واستمرت فى الظهور حتى عام ١٩٤٠

(ب) مجموعة اللويدز Lloyd's List Law Reports وقد أنشئت عام ١٩١٩ ومستمرة فى الظهور حتى الآن •

ثانيا : آراء الشراح (الفقه)

٣٦ — يقوم الشراح بدور كبير فى شرح وتفسير أحكام القانون البحرى ، ويستعين القاضى بآرائهم فى هــذا المجــال على ســبيل

الاستئناس ودون الزام مهما بلغت مكانة الشارح ، ولا يختلف النظام الأنجلو أمريكى عن النظام اللاتينى فيما يتعلق بدور الشراح .

الا أننا نجد مع ذلك أن بعض المؤلفات الفقهية تصبح حجة يرجع اليها عند الخلاف على أمر معين أو لمعرفة التفسير الذى يجب أن يعطى لنص من النصوص .[1] ونشير فى دراستنا الى المؤلفات الفقهية الفرنسية والانجليزية والعربية كلما لزم الامر سواء فى ذلك المؤلفات العامة فى القانون البحرى أو المؤلفات الخاصة فى الموضوعات التى تتناولها هذه الدراسة .

---

(١) من ذلك مؤلف Sir Arnould فى التأمين البحرى فى انجلترا ، فظهرت اول طبعة منه عام ١٨٤٨ ، بينما صدرت الطبعة الخامسة عشر عام ١٩٦١.

الفصل الرابع

ذاتية القانون البحرى

٣٧ – تمهيد :لم يختلف شراح القانون البحرى حول مسألة قدر اختلافهم حول موضوع ذاتية القانون البحرى فانقسموا فى هذا الصدد بين مؤيد ومعارض ، على أن فكرة ذاتية القانون البحرى قد مرت بتطور ملموس منذ نشأتها حتى اليوم .

ونرى أن لهذا الموضوع أهميته الخاصة التى تسيطر على جميع موضوعات القانون البحرى ، لان الانتهاء الى رأى محدد بالنسبة لذاتية القانون البحرى ، يحسم الخلاف حول مسائل متعددة داخلة فى نطاق دراسته .

٣٨ – تطور الفكرة : نادى بهذه الفكرة فى بداية القرن التاسع عشر الفقيه **باردييى** Pardessus اذ رأى أن القانون البحرى يتمتع بخصائص ثلاث تميزه عن فروع القانون الاخرى ، العمومية أو الوحدة ، والثبات ، ونشأته العرفية . ويترتب على ذلك تعارض طبيعة قواعد القانون البحرى مع طبيعة قواعد القانون المدنى ، فلا تخضع الاولى للتغيير الذى يصاحب مرور الزمن أو وقوع الثورات فلا تتغير قواعده التى نشأت منذ عدة قرون عن قواعده المعروفة الآن وبالتالى فانه اذا كانت قواعد القانون المدنى التى تنظم العلاقات الخاصة بين الافراد تتأثر بتغيير الحكومات والقيم الاخلاقية والعادات

الوطنية فان قواعد القانون البحرى لا تتأثر بشىء من ذلك لانها تعالج حاجات متشابهة فى جميع الدول ، كما أن نشأة هذا القانون العرفية جعلت قواعده التى نبعت من التجربة والمصلحة واجبة الاحترام أكثر من القواعد التى تفرضها السلطة التشريعية ومن ثم فان تدخل المشرع فى هذا المجال يكون غير مجد أو ضارا ، ولهذا يجب أن يقتصر دور المشرع على حماية القواعد العرفية للقانون البحرى وتوفير جـزاء لهـا [1] ..

واعتنق الاستاذ دانجون Danjon ذات رأى بارديسى قائلا آن القانون البحرى يعبر القرون دون أن تصيبه الشيخوخة [2] . أما الاستاذ ريبير Ripert فيرى أن القانون البحرى لا يشبه أى فرع من فروع النظم القانونية فله طبيعة أصيلة تجعله علما رئيسيا وليس تابعا ، فلا يحكم القانون الرومانى الملاحة التجارية كما يحكم العلاقات المدنيـة ولم تقض حركة التقنين التى بدأت فى مستهل القرن التاسع عشر على ذاتية القانون البحرى ، فما زال القانون البحرى يحتفظ بنظمه الاصيلة الخاصة ، مثال ذلك نقل تكليف السفينة فى الجمـرك عند نقل ملكية السفن ، واستخدام رجال البحر ، وحقوق البحـارة ، وحق التتبع المقرر للدائن العـادى على السفينة ، وعـدد الدائنين المتازين فى المجال البحرى ، وملكية السفينة على الشيوع ، وقرض المخاطرة الجسيمة ، والقواعد الخاصة بايجار السفينة ، ودفع الاجرة ، والمسئولية المحدودة لمالك السفينة ، والاثبات الكتابى للعقود البحرية ، وقواعد الخسارات المشتركة ، والتخلى للمؤمن فى التأمين البحرى ، والدفع بعدم القبول والتقادم البحرى الخاص [3] .

(١) هذا الراى مذكور فى مؤلف بونكاز المطول رقم ١٨٦ .
(٢) دانجون جـ ١ رقم ١٠ .
(٣) ريبير جـ ١ رقم ٥٢ وما يليه .

على أن الاستاذ ريبير لاحظ أن الخصائص التى استند عليها بارديسى ثم دانجون من بعده للقول بذاتية القانون البحرى ليست صحيحة ، وأن فى ذلك الخلط بين ثبات القانون وطابعه الذاتى . حقيقة أن العوامل العادية للتحول القانونى لم تؤثر فى القانون البحرى فلم يتأثر باعتبارات خلقية أو دينية أو سياسية وانما أثر التحول الاقتصادى على هذا القانون تأثيرا عميقا ، فعندما تتغير ظروف الملاحة البحرية فان القانون البحرى يتغير بالتالى ، وقد حلت الشركات البحرية الكبيرة محل المجهزين الافراد وتضاعف عدد المستخدمين البحريين ، وتغير دور الربان كما تغيرت الظروف الاقتصادية للنقل البحرى فعرفت شروط الاعفاء من المسئولية وبيع البضائع فى الطريق وظهرت عقود جديدة كنقل الاشخاص ومشارطة الايجار الزمنى وعقد القطر ، ولم تعد الملاحة تعرف نفس الأخطار القديمة كالقرصنة ، واختفى الشيوع البحرى لتحل محله الشركات الملاحية ، وحل الرهن البحرى محل عقد قرض المخاطر الجسيمة الذى لم يبق منه الا نصوصه القانونية [1] . كما أن فى القول بوحدة القانون البحرى وعموميته مبالغة ترجع الى الرغبة فى توحيد هذا القانون ، الا أنه يجب ألا يدفعنا ذلك الى اغفال اختلاف المصالح الاقتصادية فى الدول المختلفة [2] . وعلى ذلك يرى ريبير أن ذاتية القانون البحرى لا تكمن فى ثبات قواعده ، وانما فى استقلال هذه القواعد عن القواعد العامة للقانون الخاص ، والاتجاه الى الاخذ فقط بالحلول التى يفرضها العمل البحرى [3] .

---

(١) ريبير ج ١ من رقم ٦٠ الى رقم ٦٣ .
(٢) المرجع السابق رقم ٧٤ وما بعده .
(٣) نفس المرجع رقم ٥٩ .

ويؤيد رأى فى الفقه المصرى هذه النظرة ويرى أن القـــانون البحرى ليس فرعا من القانون التجارى بل هو قانون منفصل عنه له مقوماته وذاتيته التى تجعل له مكانة خاصة بين العلوم القانونية [1] .

٣٩ – موقف المعارضين : على أن فكرة ذاتية القانون البحـرى واستقلاله عن فروع القانون الاخرى لم تلق قبولا لدى بعض الشراح، فذهب الاستاذ بونكاز Bonncase الى تسمية القانون البحرى بالقانون التجارى البحرى واعتباره جزءا من القانون التجارى العام ، أى أنه يكون مع القانون التجارى البرى ما يطلق عليه القانون التجارى العام. ولما كان هذا الاخير يكون مع القانون المدنى كلا واحدا فان القانون التجارى البحرى يعد أيضا كذلك [2] .

ثم يفرق بونكاز بين نوعين من الذاتيـة ، الذاتية الخارجيـة Particularisme externe والذاتية الداخلية Particularisme interne.

ويتوافر النوع الاول عندما يستقل القانون البحرى بمصـادره الرسمية عن مصادر القانون المدنى أو القانون التجارى ، والواقع أن القانون البحرى لا يتمتع بهذا النوع من الذاتية من الناحية القانونية ، لان مصادر هذا القانون وهى التشريع والعرف ، هى ذاتها مصـادر القانون التجارى ، أما الذاتية الداخلية فلا توجد الا اذا سـلمنا بخضوع الروابط القانونية محل القانون البحرى لتنظيم خاص وتتخذ هذه الذاتية الاخيرة شكلين ، ذاتية داخلية مطلقة absolue ، وذلك متى توافرت للقانون البحرى نظمه الخاصة به ، ونجد أن هذه الذاتية تسير الى زوال اذ أن بعض النظم الخاصة بالقانون البحرى قـد

---

(١) مصطفى طه رقم ٥ . وقد حكمت محكمة الاسكندرية التجارية الجزئية بهذا المعنى فى ٢٨ سبتمبر ١٩٤١ المحاماة — ٢٢ — ١٥٢ .

(٢) بونكاز المطول رقم ٣٨ وما يليه .

اختفت ولم يبق منها الا نصوص قانونية ميتــة كقرض المخــاطرة الجسيمة • وقد تكون الذاتية ذاتية نسبية relatif عندما تهدف الى التوفيق بين قواعد القانون التجارى العام والقانون المدنى ، وبين احتياجات الحياة التجارية البحرية • وما من شك أنه لو أسبغنا على القانون البحرى هذا النوع الاخير من الذاتية ، فانها ستكون محض ذاتية اسمية وسنتجه بالتدريج نحو توحيد شامل للقانون التجــارى البحرى والقانون التجارى العام والقانون المدنى ، نظرا لان هــذه الفروع الثلاثة من القانون ذات طبيعة واحدة [١] •

٤٠ — وقد هاجم فريق من الشراح فى مصر فكرة ذاتية القانون البحرى واستقلاله فذهب رأى الى أن القانون البحرى جزء من القانون التجارى وأن المشرع الفرنسى قد أفصح عن ذلك بوضع أحكامه ضمن المجموعة التجارية ، كما أن فصل القــانون البحرى لدينا فى مجموعة مستقلة عن المجموعة التجارية لا يعنى رغبة المشرع لدينا فى عــزل القانون البحرى عن بقية فروع القانون لان مشرعنا نقل عن المشرع الفرنسى ولم يكن له مذهب خاص ، أما أن القانون البحرى يعرف نظما غريبة عن نظم القانون المدنى وينظم علاقات قانونية تنظيما يختلف عن تنظيم القانون المدنى لمثل هذه العلاقات ، فهذا لا يعنى أن القــانون البحرى من طبيعة خاصة ، لان القانون التجارى يعرف هو أيضــا نظما خاصة غريبة عن القانون المدنى ، كنظام الافلاس وينظم علاقات معينة بخلاف ما ينظمها القانون المدنى ، كعقد الشركة وحوالة الحق

---

(١) بونكاز المرجع السابق رقم ١٩٥ وما يليه .

(التطهير) ومع ذلك فلم يقل أحد أنه ذو طبيعة خاصة وأنه مستقل تماما عن القانون المدنى [1] •

٤١ — **الوضع الصحيح للمسألة** : والواقع أن أنصار الفريقين سواء من أيد الفكرة أو هاجمها ، قد وقع فى خلط واضح بين فكرتين متميزتين تماما هما ذاتية القانون البحرى Particularisme واستقلال القانون البحرى autonomie وقد أدى هذا الخلط الى الوقوع أحيانا فى تناقض بين •

وقد نبه الاستاذ شوفو Chauveau بحق الى هذه التفرقة بقوله أن فكرة الذاتية يقصد بها ما يتمتع به القانون من صفات فنية خاصة لملاءمة نصوص القانون مع الظروف الخاصة بحيث يصبح القانون الذاتى نظاما تابعا للنظام القانونى العام وخاضعا للمبادىء العامة التى يرجع اليها عند نقص القانون الخاص • ولا يتضمن هذا القانون سوى قواعد استثنائية يجب تفسيرها دون توسع ، أما القانون المستقل فهو على العكس يتمتع بمبادئه الخاصة ونظمه الخاصة وطرق تفسيره المستقلة دون حاجة الى الاستعارة من قانون آخر وبالاولى دون أن يخضع لقانون آخر ، ثم ينتهى الاستاذ شوفو الى أن القانون البحرى يتمتع بالصفتين معا الذاتية والاستقلال وان كان يرى أن ذلك لا يعنى استبعاد تطبيق القواعد العامة التى تطبق فى فروع القانون الأخرى من مجال القانون البحرى ، كنظرية السبب أو عيوب الرضا أو قواعد تكوين العقد وتفسيره ، لأن هذه القواعد

---

(١) على جمال الدين رقم ١٠ ومع ذلك قارن ما قاله فى بند ٤ من أن «العلاقات البحرية تتميز بطابع خاص يجعل من اللازم لحلها الاستعانةبقواعد تختلف عن تلك التى تنظم العلاقات المدنية او العلاقات التجارية البرية . ويرجع هذا الطابع الخاص الذى يفرض استقلال القواعد البحرية الى أسباب عدة » . الخ .

وان وردت فى القانون المدنى الا أنها ليست قواعد خاصة بالقانون البرى فقط وانما هى قواعد أساسية لعلم القانون [1] .

ونحن وان كنا نوافق الاستاذ شوفو على وجوب التفرقة بين ذاتية القانون البحرى واستقلاله ، فاننا لا نوافقه على استقلال القانون البحرى عن فروع القانون الاخرى ، اذ يعتبر هذا القانون أحد فروع القانون يخضع لما تخضع له الفروع الأخرى من قواعد ، وأنه عند نقص قواعده يجب اللجوء الى قواعد القانون المدنى بوصفها قواعد عامة ، على أنه لا جدال فى ذاتية القانون البحرى التى فرضتها طبيعة البيئة الخاصة التى يحكمها هذا الفرع من القانون وما تنطوى عليه من ظروف طبيعية متميزة ومختلفة وما تؤدى اليه بالتالى من انفراد هذا الفرع بنظمه الخاصة . والتفرقة بين ذاتية القانون البحرى واستقلاله تقتضى منا ايضاح الصلة بين الفكرتين ، فالقانون البحرى يتمتع بذاتية خاصة دون أن يستقل عن بقية فروع القانون الاخرى ، فعند نقص التشريع البحرى يتعين البحث عن الحكم فى القواعد العامة للقانون المدنى باعتباره القانون الرئيسى للمعاملات دون أن نطبق من هذه القواعد ما يتعارض مع نظم القانون البحرى الخاصة أو ما يتنافى مع التغاير بين البيئة البحرية والبيئة البرية ، وبحيث نتلافى مساوىء التنافر بين النصوص والبيئة وهذا الرأى يتفق مع ما جاء فى نص المادة ٣٨٤ من التقنين البحرى الليبى .

وقد أخذ القضاء الفرنسى بهذا الاتجاه فى قضية السفينة لاموريسير . عندما قررت محكمة النقض تطبيق المادة ١٣٨٤/١ من القانون المدنى على دعوى رفعت على شركة ملاحة بطلب تعويض عن الاضرار المترتبة على حادث وقع للسفينة المذكورة ، المملوكة للشركة

---

(١) شوفو المطول رقم ٧ وما يليه .

وأسس المدعون دعواهم بمسئولية الشركة على فكرة مسئولية حارس الأشياء دون حاجة الى اثبات الخطأ فى جانب الشركة وطبقا للمادة ١٣٨٤/١ مدنى فرنسى (تقابل المادة ١٨١ مدنى ليبى) • وقررت محكمة النقض تطبيق المادة المذكورة على النزاع لانها تعتبر من القواعد العامة التى تطبق على الملاحة البحرية ما دامت نصوص القانون البحرى لم تستبعد صراحة أو ضمنا تطبيق مثل هذه القاعدة [1] •

(١) نقض فرنسى فى ١٩٥١/٦/١٩ دالوز ١٩٥١ ــ ١ ــ ٧١٧ وتعليق ريبير . ويلاحظ ان المجهز هو الذى يعتبر حارس السفينة وليس الربان كما يعتقد العميد ريبير ، اذ من المقرر وفقا لاحكام القانون البحرى ان المجهز يكون مسئولا شخصيا عن الاخطاء التى تقع من الربان (انظر المادة ٢١٦ تجارى فرنسى والمادة ٩٦ بحرى ليبى والمادة ٣٠ بحرى مصرى) •

القسم الأول

أداة الملاحة البحرية

(السفينة)

٤٢ – تمهيد وخطة البحث : اذا كان القانون البحرى هو قانون الملاحة البحرية ، فان السفينة هى أداة هذه الملاحة ، ولذلك تدور معظم أحكام هذا القانون حول السفينة وعلى هذا كان من الطبيعى أن تحتل دراسة السفينة محل الصدارة فى مؤلفات القانون البحرى العربية منها والاجنبية .

وسنقسم دراستنا للسفينة الى أربعة أبواب : نخصص الاول منها لدراسة النظام القانونى للسفينة ، أما الثانى فيتعلق بملكية السفينة ، وسنبحث فى الباب الثالث الحقوق العينية التبعية التى ترد على السفينة ، أما الباب الاخير فندرس فيه طريقة التنفيذ على السفينة .

الباب الأول

النظام القانوني للسفينة

٤٣ — تقتضى دراسة النظام القانونى للسفينة أن نحدد الطبيعة القانونية للسفينة ببيان تعريفها وتحديد موقعهـــا بين تقسيم الأموال والكلام عن ذاتيتها وذلك فى فصل ، كما نتكلم عن جنسية الســـفينة فى فصل ثان ، وتسجيل السفينة فى فصل ثالث .

الفصل الأول

الطبيعة القانونية للسفينة

الفــرع الاول

تعــريف الســفينة

٤٤ — لم يعن كل من المشرع المصرى والفرنسى بايراد تعريف قانونى للسفينة فى التقنين البحرى ، تاركا تلك المهمة للفقه والقضاء ، على أن معظم الفقه لم يعن هو الآخر بوضع تعريف للسفينة قــدر عنايته ببيان عناصرها القانونية .

ويعرفها البعض بأنها كل منشأة تستخدم فى السير فى البحر [١] ، كما يعرف البعض الآخر السفينة بأنها كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد ويثبت لها هذا الوصف من تخصيصها للقيام بالملاحة المذكورة [٢] .

وقد عرف مشروع القانون البحرى المصرى فى المــادة الاولى منه السفينة بأنها كل منشأة تعمل عدة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الربح .

---

(١) دانجون جـ ١ رقم ٧١ .
(٢) على يونس رقم ٧٣ .

أما المشرع الليبى فقد اهتم فى المادة الاولى من التقنين البحرى بتعريف السفينة حيث يقول (السفينة هى كل منشأة صالحة للملاحة مهما كانت حمولتها وتسميتها سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الكسب أم لم تكن) أى أن المشرع الليبى أخذ فى تعريف السفينة بفكرة تخصيص المنشأة للملاحة البحرية .

وتختلف السفينة Navire عن المركب Bateau حيث تخصص الاولى للملاحة البحرية ، بينما تقوم الثانية بالملاحة الداخلية ، على أنه ليس ثمة ما يمنع فى هذا الخصوص من أن تتحول السفينة الى مركب أو العكس ولو مؤقتا فالعبرة فى ذلك بمكان سيرها ، أى العبرة بنوع الملاحة التى تخصص لها السفينة بغض النظر عن حمولة المنشأة العائمة أو حجمها أو طريقة بنائها أو أبعادها رأيا كانت أداتها المسيرة شراعية أو بخارية وسواء أعدت السفينة بحسب صنعها لتحمل مخاطر الملاحة فى أعالى البحار أو لمجرد الملاحة الساحلية .

مجمل القول أن السفينة تعرف قانونا بأنها كل منشأة عائمة تخصص للملاحة البحرية ، وعلى ذلك لا تعتبر سفينة كل منشأة عائمة تعمل داخل الميناء دون أن تقوم بملاحة بحرية رئيسة أو ملاحة مساعدة كالارشاد مثل القوارب المخصصة لنقل الركاب أو البضائع من السفينة الى الميناء أو العكس والكراكات .

كذلك لا تعتبر سفينة بالمعنى السابق ، العوامات House boats أو الطائرات المائية hydravion أو الارصفة العائمة docks-flottants لان هذه العائمات ليست مخصصة للملاحة البحرية . ويلاحظ أن السفينة قد تفقد مؤقتا صفتها كسفينة كما لو تحولت مثلا الى فندق عائم وفى

هذه الحالة لا تطبق عليها أحكام القانون البحرى الا متى عادت الى مباشرة الملاحة البحرية مرة أخرى [١] .

٤٥ — **ملحقات السفينة** : ويمتد وصف السفينة الى ملحقاتها اللازمة لاستغلالها البحرى كالآلات والصوارى والدفة وقوارب النجاة .

ويذهب رأى الى أن تسمية هذه الاشياء بالملحقات ليست صحيحة ، لانها من عناصر السفينة التى تتكون منها وتعتبر أجزاء من جسمها [٢] ، بينما ذهب رأى آخر الى أن ملحقات السفينة تعتبر بمثابة المنقولات التى ترصد لخدمة العقارات والتى تعتبر عقارا بالتخصيص وهذا مثل لرصد منقول لخدمة منقول آخر لم يعرض له التقنين المدنى [٣] .

ونعتقد أنه من الاسلم اعتبار ملحقات السفينة جزءا منها سواء من الناحية الفنية ، أو من الناحية القانونية ، لان السفينة لا تستطيع القيام بوظيفتها الملاحية دون ملحقاتها .

وقد نصت الفقرة الثانية من المادة الاولى من التقنين البحرى الليبى على هذا المعنى بقولها أن توابع السفينة الضرورية لاستثمارها تعتبر جزءا منها كالمعدات والاجهزة والاثاث والقوارب . وعلى ذلك

---

(١) المحكمة العليا الليبية فى ٢٥/١/١٩٦٩ فى الطعن رقم ٢٨/١٥ق مجلة المحكمة العليا السنة الخامسة العدد الثالث ص ٢١ وجاء فى هذا الحكم ان رسو سفينة فى الموانى الليبية واستعمالها كفندق عائم يأوى اليها الناس دون تمييز للاقامة فيها لا يجعلها قائمة بالملاحة الدولية ، كما لايمكن اعتبارها قائمة بالملاحة الداخلية ، وذلك لخروجها عن طبيعة عملها الاصلى ولفقدانها لصفتها كسفينة للملاحة ، وتحولها خلال تلك الفترة الى فندق عائم مثلها فى ذلك مثل سائر الفنادق على اليابسة .

(٢) بونكاز رقم ٢١٧ ، على يونس رقم ٧٧ .

(٣) ريبير ج ١ رقم ٣٠٩ ، مصطفى طه رقم ٧٧ .

تخضع هذه الملحقات لما تخضع له السفينة ذاتها من تصرفات . فبيع السفينة أو رهنها أو التأمين عليها يشمل أيضا ملحقاتها ولو لم ينص على ذلك صراحة بين المتعاقدين .

وقد قررت وثيقة اللويدز للتأمين البحرى صراحة أنه كلما تعلق التأمين بسفينة فان التأمين يشمل جسم السفينة وجميع ملحقاتها (١) .

ويذهب رأى الى قصر ملحقات السفينة على ما يكون لازما لسيرها فى البحر ، دون ما يلزم لاستغلالها . ويرى فى القول الثانى خلطا بين معنى السفينة وفكرة الثروة البحرية Patrimoine de mer فالثروة البحرية تشمل السفينة وغيرها من الاموال التى لا تلزم لسير السفينة وانما لاستغلالها (٢) .

غير أنه من المسلم به أن أجرة النقل frêt لا تعتبر من ملحقات السفينة ، وانما من عناصر الثروة البحرية ، الا اذا نص القانون أو اتفق الطرفان على اعتبارها كذلك (٣) .

٤٦ — متى يبدأ وصف السفينة ومتى ينتهى ؟ يبدأ الوصف القانونى للسفينة من الوقت الذى تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية أى من وقت اعدادها لهذا الغرض ولو قبل نزولها البحر فعلا (٤) .

ويثور فى هذا الخصوص التساؤل حول اكتساب السفينة هذه الصفة قبل انتهاء اعدادها للملاحة البحرية أى وهى فى دور الانشاء ،

---

(١) Chalmers' Marine Insurance Act, 1906, 5th ed. London 1956, p. 25.

(٢) شوفو رقم ١٥٧ وما بعده .

(٣) ريبير رقم ٣١١ ، شوفو رقم ١٥٨ ، على جمال الدين رقم ٤٩ ، مصطفى طه رقم ٧٧ .

(٤) على جمال الدين رقم ٤٧ .

خاصة وأن المادة ٦٦ من التقنين البحرى الليبى ، تجيز أن تكون السفينة فى دور الانشاء محلا لرهن بحرى (تأمين بحرى) • على أننا نرى أن السفينة لا يصدق عليها هذا الوصف الا بعد انتهاء بنائها واعدادها عملا للملاحة البحرية ، وأن جواز ورود الرهن على السفينة فى دور الانشاء لا يعنى أضفاء الوصف القانونى للسفينة عليها اذ أن ما نصت عليه المادة ٦٦ بحرى ليس الا استثناء لا يجوز التوسع فيه أو القياس عليه [1] •

وينتهى هذا الوصف بالنسبة للسفينة من وقت أن تفقد صلاحيتها للملاحة نهائيا أو بعدولها نهائيا عن القيام بالملاحة البحرية ، أما اذا عدلت السفينة مؤقتا عن القيام بالملاحة البحرية وتحولت الى شىء آخر لفترة معينة ، فانها تفقد مؤقتا وصف السفينة ، ولا تخضع للاحكام القانونية التى تطبق على السفن فى هذه الفترة ، وذلك بالنسبة للمهمة التى تحولت اليها [2] • ثم تعود لاكتساب وصف السفينة عند مباشرتها الملاحة البحرية مرة أخرى •

الفرع الثانى

موقع السفينة بين تقسيم الاموال

٤٧ ـ السفينة مال : لاشك أن السفينة تعتبر مالا ، اذ أنها يجوز أن تكون محلا للحقوق المالية ، فالسفينة ليست من الاشياء الخارجة عن التعامل بطبيعتها أو بحكم القانون (المادة ٨١ مدنى) •

---

(١) رسالتنا المشار اليها رقم ١٦١ ، وعكس ذلك على البارودى فى مؤلفه مبادىء القانون البحرى ، الاسكندرية ١٩٦٩ رقم ١٤ •
(٢) حكم المحكمة العليا الليبية المشار اليه سابقا •

وقد ذهب رأى الى إعتبار السفينة شخصا يتمتع بالشخصية القانونية ، لانها تولد بالبناء ولها اسم وموطن وجنسية ، كما أنهـا تموت اذا ما صارت حطاما [1] • على أنه لا يجوز اضفاء الشخصية القانونية على السفينة الا بحكم القانون اذ أن الاصل أن هذه الشخصية لا تثبت الا للشخص الطبيعي ولا تثبت للشخص الاعتبارى الا على سبيل المجاز ، وبمقتضى نص القانون • وقد عددت المادة ٥٢ من القانون المدنى الليبى الاشخاص الاعتبارية ، ولم ترد السفينة بينها ، وان كان قد ورد فى الفقرة ٥ من هذه المادة ، أنه يعتبر شخصا اعتباريا أيضا ، كل مجموعة من الاشخاص أو الاموال تثبت لهم الشخصية الاعتبارية بمقتضى نص فى القانون ، ولم يرد فى نصوص التقنين البحرى ما يفيد أن السفينة شخص فالسفينة تعتبر مالا وان كانت تتمتع ببعض صفات الاشخاص ، على ما سنرى فيما بعد ، عند الكلام عن ذاتية السفينة ، فان خلع هذه الصفات على السفينة أمر تقتضيه ضرورات عملية •

٤٨ — **السفينة منقول** : واذا ما انتهينا الى أن السفينة مال والمعروف أن الاموال تنقسم الى أموال منقولة وأموال عقارية فأين تقع السفينة بين هذين القسمين ؟

تقرر المادة ١/٨٢ من القانون المدنى أن « كل شىء مستقر بحيزه ثابت فيه لا يمكن نقله منه دون تلف فهو عقار • وكل ما عدا ذلك من شىء فهو منقول » ، ولما كانت السفينة ليست من الاشياء المستقرة التى لا يمكن نقلها دون تلف فانها تعد بذلك منقولا •

على أن السفينة تخرج عن القواعد المقررة للمنقول ، وتترتب

---

(١) ريبير ج ١ رقم ٣٠٣ .

من أحكام العقار ، فى مسائل معينة ، من ذلك أن ما يرد على السفينة من تصرفات منشئة أو ناقلة للحقوق العينية يجب شهرها فى سجل خاص كما سنرى فيما بعد • كما أنه من المقرر أن للدائنين المرتهنين والممتازين حق تتبع السفينة فى أية يد تكون ، ويلاحظ أن هذا الحق مقرر فقط بالنسبة لرهن العقار والامتيازات المقررة على العقار ، كما أن اجراءات الحجز على السفينة تقترب من اجراءات الحجز على العقار • وقد أدى ذلك الشبه بين السفينة والعقار الى أن اقترح البعض تسمية السفن بعقارات البحر immeuble de la mer [1] •

على أن هذه الصفات التى تقرب السفينة من العقار لا تغير من طبيعتها كمنقول فان قرر شخص الايصاء مثلا بمنقولاته فان السفينة تدخل فى هذا التصرف • على أن هذا لا ينفى فى الواقع أن السفينة مال ذو طبيعة خاصة [2] •

وقد أكدت نصوص التقنين البحرى أن السفينة منقول عندما قررت الفقرة الثالثة من المادة الاولى منه أن تعد السفن أموالا منقولة تخضع للقواعد القانونية العامة مع مراعاة أحكام هذا القانون •

٤٩ — ورغم أن السفينة قاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية : تعتبر من الاموال المنقولة ، الا أنه من المقرر أنها لا تخضع لقاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية ، لان السفينة تعتبر من المنقولات ذات القيمة الكبيرة والتى تخضع لقواعد خاصة لضمان تأدية دورها كعنصر من عناصر الاقتصاد القومى [3] ، هذا فضلا عن أن السفينة لا تنتقل

---

(١) بونكاز رقم ٢٢٠ وحكم استئناف الاسكندرية المختلطة فى ١٩٠٩/٦/٢٣ منشور فى بلتان Bull. المحاكم المختلطة س ٢١ ص ٣٨٨ •

(٢) شوفو رقم ١١٤ •

(٣) شوفو رقم ١١٦ وحكم النقض الذى أشار اليه فى الهامش •

ملكيتها الا بعد تسجيل عقد البيع فى دفتر تسجيل السفينة ، ولذا يسهل على المالك أن يثبت ملكيته لها ، بينما تفترض قاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية أن ملكية المنقول تنتقل بمجرد التراضى (1) .

الفرع الثانى

ذاتية السفينة

٥٠ — **تمهيد** : رأينا أن السفينة تعتبر مالا منقولا ، ولكنها رغم ذلك تتمتع ببعض الصفات التى تقربها من الاشخاص ، من ذلك أن لكل سفينة اسما معينا ، وحمل جنسية معينة ، كما أن لها موطنا خاصا . والى جانب هذه الصفات فلكل سفينة حمولة خاصة كما تقسم السفن عادة الى درجات . ويجب اثبات جميع هذه الصفات فى أوراق خاصة تعرف باسم أوراق السفينة وتمنح هذه الصفات لكل سفينة ذاتيتها الخاصة . وسندرس فى هذا الفرع هذه الصفات فيما عدا جنسية السفينة التى رأينا أن نخصها بدراسة مستقلة نظرا لاهميتها .

٥١ — **اسم السفينة** : يجب أن تحمل كل سفينة اسما خاصا بها يميزها عن غيرها من السفن . ولمالك السفينة حرية اختيار اسم السفينة التى يملكها ، على ألا يختار اسما تحمله احدى السفن التى تقوم بالملاحة البحرية ، اذ أن تشابه أسماء السفن يؤدى الى وقوع مشاكل عديدة فى العمل ، وخاصة اذا وقع للسفينة حادث بحرى . ولذلك يفهم من نص المادة الخامسة من التقنين البحرى بأنه يجب على السفن الليبية أن يكون لها اسم ، وتقضى المادة العاشرة بأنه يجب أن يذكر فى صحيفة تسجيل كل سفينة اسمها ، واذا وجدت عدة

---

(1) على جمال الدين رقم ٥٢ .

سفن باسم واحد ألحق بكل اسم رقم متسلسل ، والهدف من ذلك هو ضمان عدم تكرار الاسماء التى تحملها السفن • أما اذا اختلفت جنسية السفن ، فلا ضرر من تشابه الأسماء لانه يمكن فى هذه الحالة اتخاذ الجنسية ضابطا للتمييز •

ويجب كتابة اسم السفينة البخارية وذات المحرك الميكانيكى على مقدمها من الجانبين ومؤخرها بحروف عربية ولاتينية • ويكتب اسم السفن الشراعية الساحلية على مؤخرتها (المادة ٥ من القانون البحري الليبى) • ولا يجوز بوجه من الوجوه ، محو الحروف أو الارقام أو العلامات القانونية ، كما لا يجوز اخفاؤها أو تغطيتها •

وقد قرر القانون فى المادة التاسعة جزاءا جنائيا على مخالفة هذه الاحكام • ولا يستطيع مالك السفينة أن يقوم بتغيير اسمها دون ابلاغ مكتب تسجيل السفينة بذلك لان اسم السفينة من البيانات التى يلتزم بتسجيلها مالك السفينة ويلتزم المالك بابلاغ المكتب بما يطرأ من تغيير على هذه البيانات (المادة ١٠/١٠ من القانون البحرى الليبى) • والهدف من ذلك حماية الغير الذى تتعلق حقوقه بسفينة معينة اذ أن لاسم السفينة أهمية كبرى فى تعيينها وتحديد ذاتيتها[1] •

٥٢ — **موطن السفينة** :ويطلق عليه عادة ميناء القيد Port d'attache [2] أو ميناء التسجيل ، لانه الميناء الذى يتم فيه تسجيل السفينة ، ويعتبر موطنا قانونيا لها ويستقل مالك السفينة باختيار الميناء الذى يقوم فيه بتسجيل سفينته • وقد يختلف موطن السفينة أى ميناء تسجيلها

---

(١) مصطفى طه رقم ٨١ •
(٢) ويطلق عليه بالانجليزية Home Port.

عن جنسيتها ، كما قد يختلف هذا الميناء عن ميناء الاستغلال أى الميناء الذى تتم فيه الاعمال المتعلقة باستغلال السفينة .

ولا يجوز للسفن اتخاذ أكثر من موطن واحد لها ، ويجب كتابة موطن السفينة على مؤخرها بحروف عربية ولاتينية (المادة ٥ من القانون البحرى الليبى) .

ولتحديد موطن السفينة أهمية بالغة ، اذ يمكن عن طريق سجل السفن الموجود بميناء القيد ، معرفة التصرفات التى ترد على السفينة. كما توجه الاعلانات القضائية للسفينة فى موطنها .

٥٣ — حمولة السفينة :تتوقف الطاقة الداخلية للسفينة على مقدار حمولتها أو سعتها وتقاس بالطن الحجمى tonneau ويختلف عن الطن الوزنى tonne ويبلغ مائة قدم مكعب . ويجب أن نفرق بين ثلاثة أنواع من الحمولة :

(ا) الحمولة الاجمالية الكلية : ويقصد بها جميع سعة السفينة بما فى ذلك المنشآت القائمة على سطح السفينة ، ويطلق عليها القانون الليبى الحمولة القائمة .

(ب) الحمولة الاجمالية : وتفترض خصم المساحة التى تحتلها الآلات والماكينات ، وكذلك حجم المنشآت القائمة على سطح السفينة والتى لا تستغل فى نقل البضائع .

(ج) الحمولة الصافية : وهى مقدار الفراغ الذى يستغل فعلا فى نقل البضائع والاشخاص فيخرج من حساب الحمولة الصافية اذن كل فراغ فى السفينة لا يخصص للنقل [1] . ويجب أن نفرق بين حمولة

---

(١) بونكاز رقم ٢٢٩ .

السفينة بمعنى سعتها والتى تقاس بالطن الحجمى كما رأينا وبين وزن السفينة dead weight حيث تكون وحدة الوزن الطن الوزنى الذى يبلغ ألف كيلو جرام ويقصد بوزن السفينة مقدار ما تستطيع أن تحمله من بضائع ووقود ومؤن [1] • وتبدو أهمية تحديد حمولة السفينة عند تقدير الرسوم الواجبة الدفع لسلطات الموانى ، مثل رسوم دخول الموانى أو رسوم عبور القنوات الداخلية كقناة لسويس ، أو رسوم الارشاد اذ تقدر هذه الرسوم على أساس حمولة السفينة ، ومن ناحية أخرى تتخذ حمولة السفينة أساسا لتقدير التعويض المستحق عن التأخير فى الشحن أو التفريغ وكذلك لتحديد أجرة السفينة •

وتنص المادة ٦ من التقنين البحرى الليبى ، على الزام أصحاب السفن باثبات الحمولة الصافية ، والحمولة الاجمالية القائمة بطريقة رسمية ، وتقوم مصلحة الميناء بتقدير حمولة السفينة • وتقضى المادة ٧ بحرى بأن الحمولة الصافية للسفينة يجب أن تثبت بالحروف العربية واللاتينية على الجهة الخلفية من كبرى عوارض ظاهر السفينة أو من الجنب الامامى للكوة الكبرى • كما تلزم المادة ١٠ بحرى صاحب السفينة عند تسجيلها بأن يذكر فى طلب التسجيل حمولتها الصافية وحمولتها القائمة بالاطنان الحجمية •

٤ ٥ — درجة السفينة Class of ship تقسم السفن الى درجات تقدر على أساس المواصفات التى اتبعت فى بنائها • وتقوم هيئات خاصة بتقدير درجة السفينة تعرف بهيئات الاشراف ، وأكثر هذه الهيئات أهمية من الناحية الدولية هيئة اللويدز Lloyd's Register فى انجلترا ومكتب فريتاس Veritas Bureau فى فرنسا ، وتتولى هذه

---

(١) ريبير ﺟ ١ رقم ٣١٤ •

الهيئات عادة الاشراف على السفن منذ بنائها حتى اعدادها للملاحة وذلك حتى تضمن أن تقديرها سيكون فى محله ، لأنها مسئولة عن هذا التقدير ، وعلى ضوء ما تلاحظه هيئة الاشراف من متابعتها لبناء السفينة تمنحها شهادة بالدرجة التى تستحقها .

وتقدير درجة السفينة هو الذى يمنحها قيمتها الفنية ، ويكون بالتالى فى اعتبار المتعاقدين فى مختلف المعاملات البحرية ، ففى مجال التأمين نجد أن قسط التأمين على سفينة من الدرجة الاولى مثلا ، أقل منه فى التأمين على سفينة من الدرجة الثانية ، لان احتمال تعرض السفينة الاولى للخطر أثناء الرحلة أقل من احتمال تعرض الثانيــة له لـمـا تتمتع به السفينة الاولى من قوة تجعلها قادرة على مواجهة الأخطار البحرية . كذلك فان درجة السفينة عامل مهم لدى مسـتأجر السفينة عند تأجيرها(1) . كما تعد شهادة هيئات الاشراف قرينة على صلاحية السفينة للملاحة ولكنها قرينة بسيطة يجوز اثبات عكسها (2).

وعلى هيئات الاشراف أن تفحص السفينة بصفة دورية للتثبت من جدارة السفينة بالاحتفاظ بدرجتها والا حق لها أن تحرمها من هــذه الدرجة (3) .

٥٥ — **أوراق السفينة** : رأينا فيما تقدم أن ذاتية السفينة تتحدد بأوصاف معينة تميز كل سفينة عن الاخرى ، كجنسيتها ، واســمها ، وحمولتها ، وموطنها ، ودرجتها . ويجب أن تحمل السفينة أثنـاء الرحلة ، الأوراق اللازمة لاثبات هذه الأوصاف ، ولذا تضمنت المـادة ٤١ من التقنين البحرى بيان ما يجب على ربان السفينة أن يحمله من

---

(1) Chorley & Giles. Shipping law, 4th ed. London 1959, p. 105.

(2) على جمال الدين رقم ٥٧ والاحكام التى اشار اليها فى الهامش .

(3) ريبير جـ ١ رقم ٣٢٧ ، مصطفى طه رقم ٨٥ .

أوراق فى السفينة ، ومنها سند ملكية السفينة وما يثبت انتسابه الى دولته أى سند الجنسية • وتقوم شهادة تسجيل السفينة التى يمنحها رئيس ميناء التسجيل وفقا لأحكام المادة ٣٥ من القانون البحرى مقام سند الجنسية ، بل ان هذه الشهادة كافية لتحديد ذاتية السفينة لأنها تحتوى ، الى جانب بيان الجنسية الليبية للسفينة ، على اسم السفينة وحمولتها ، وميناء تسجيلها ، أى موطنها ، لأن هذه البيانات تثبت فى صفحة تسجيل السفينة بعد أن يتم التحقق منها بما يقدمه مالك السفينة من مستندات مثبتة لها عند طلب التسجيل • وسنرى فيما بعد ، أن الربان يلتزم أيضا بأن يحمل معه أوراقا أخرى تكفلت ببيانها المادة ٤١ من التقنين البحرى [١] •

---

(١) راجع ما سيأتى لاحقا عند دراسة الربان .

الفصل الثانى

جنسية السفينة

٥٦ — تمهيد : تعتبر الجنسية رابطة قانونية بين الشخص والدولة ولا تمنح عادة الا للشخص الطبيعى أو الاعتبارى ، فلا تمنح للأموال .

بيد أنه لما كانت السفن والطائرات تتمتع بطبيعة خاصة نتيجة سهولة انتقالها من اقليم الى آخر ، ووجودها اما فى أعالى البحار أو فى الفضاء الجوى حيث لا سيادة لدولة ما ، فانه أمسى من الضرورى أن تحمل السفينة والطائرة جنسية دولة معينة تتمتع بحمايتها ، وليسهل تحديد القانون الذى يتعين تطبيقه ، على ما يحدث عليها من وقائع قانونية . لذا أجمعت الدول على منح الجنسية لسفنها رغم أنها لا تعتبر كما رأينا شخصا قانونيا ، وتسير السفينة تحت علم الدولة التى تمنحها جنسيتها ، فاذا لم تكن للسفينة جنسية ما ، اعتبرت قرصانا أى عدوا مشتركا لجميع الدول (١) .

٥٧ — أهمية اكتساب الجنسية : تفيد السفينة من اكتساب الجنسية من عدة نواح :

أولا : تمنح الدول عادة سفنها ميزات تحجبها عن السفن الاجنبية من ذلك مثلا قصر الملاحة الساحلية وملاحة القطر على السفن الوطنية ،

---

(١) ريبير الوجيز رقم ٥٢٢ .

وتصر ملاحة الصيد فى المياه الاقليمية على هذه السفن أيضا ، وقد رأينا أن المشرع الليبى قد قرر فى المادة ٤ من التقنين البحرى قصر هذا النوع من الملاحة على السفن الليبية .

ثانيا : تتمتع السفن بحماية الدولة التى تمنحها جنسيتها سواء فى زمن السلم أو فى زمن الحرب ، وتفيد السفينة من هذه الناحية فى زمن الحرب خاصة ، اذ يختلف وضع السفينة التابعة لدولة محاربة عن التابعة لدولة محايدة ، ويعرف القانون الدولى العام مبدأ العلم يحمى البضائع Le Pavillon couvre les marchandises أى أن السفينة التى تحمل علم دولة محايدة يجب أن يصرح لها بالتجارة البحرية ما لم تكن من المهربات الحربية (١) .

ثالثا : تساعد الدولة عادة سفنها من الناحية المادية بقصد تدعيم أسطولها البحرى وحمايته من المنافسة الأجنبية لأن قوة الأسطول البحرى قوة للدولة ذاتها .

رابعا : تساعد الجنسية فى معرفة القانون الواجب التطبيق على ما يتم على ظهر السفينة من تصرفات قانونية ، أو ما يقع عليها من جرائم خاصة ، عندما توجد السفينة فى أعالى البحار ولا تقع تحت سيادة دولة معينة ، اذ يعرف القانون الدولى مبدأ حرية البحار الذى يعنى أنه لا يمتد سلطان دولة ما على ما يجاوز بحرها الاقليمى، وعلى ذلك فان وجود السفينة فى منطقة لا يحكمها قانون دولة معينة يؤدى الى خلق صعوبات ، اذا ما نشأت مشاكل قانونية بين الأشخاص

---

(١) أنظر مقال Ourfalias (A.) بعنوان
La nationalité des navires en Egypte et à l'étranger, Gaz., 21, 401.
وراجع ريبير ج ١ رقم ٣٥٥.

الموجودين على ظهرها [1] ، ولذا كان من الضرورى أن تتمتع السفينة بجنسية دولة معينة بحيث تعتبر السفينة امتدادا للاقليم الذى تحمل جنسيته واستقر الرأى على اتخاذ قانون العلم (أى قانون الجنسية) أساسا لتحديد القانون الواجب التطبيق على المنازعات القانونية التى تقع على ظهر السفينة .

٥٨ – ضابط الجنسية : يثور البحث حول المعيار الذى يجب أن يتخذ أساسا لاكتساب السفينة جنسية دولة معينة . وسنعرض هنا لموقف القانون الفرنسى ، ثم القانون الانجليزى ، ونبين فى النهاية ضابط الجنسية فى القانون الليبى [2] .

القانون الفرنسى : كان التشريع الفرنسى الصادر فى ٢١ سبتمبر عام ١٧٩٣ يشترط ثلاثة شروط لاكتساب السفينة الجنسية الفرنسية .

---

(١) تشورلى وجايلز المرجع السابق ص ١ .

(٢) يلاحظ أن هناك ما يقرب من ١٢ ٪ من سفن العالم تتمتع بجنسية معينة على غير اساس قانونى ، اى دون أن تكون هناك رابطة حقيقية بين الدولة التى ترفع السفينة علمها وهذه السفينة ، وانما ترفع مثل هذه السفن علم الدولة التى تجيز هذا الوضع ، على سبيل المجاملة او الملاءمة ، اى تكون قوانين الدول التى تجيز هذا الوضع فى صالح ملاك هذه السفن ، سواء من ناحية شروط العمل على السفن ، أو من الناحية الضريبية ، او من ناحية الامن الذى يتوافر للسفينة اثناء قيامها برحلاتها . ومن الدول التى تجيز للسفن أن ترفع علمها بجنسيتها دون أن تكون هناك رابطة حقيقية بينها وبين السفينة أو مالكها او بحارتها،ليبريا ، والتى يأتى اسطولها التجارى — لهذا السبب — فى المرتبة الرابعة من اساطيل العالم من حيث عدد السفن التى ترفع علمها ومجموع الاطنان الحجمية لحمولة هذه السفن . كذلك تعد بناما وهندوراس من الدول المشار اليها . وتثير هذه المسالة مشاكل عملية خطيرة. لعل ابرزها أن الملاحة التجارية تتعرض لمنافسة غير عادلة بين دول العالم . انظر مؤلف Rodière بعنوان

«G. Ripert, Le Droit Maritime, mise à jour au 1er Avril 1963» Paris, 1963, p. 6.

(أ) أن تكون السفينة مبنية فى فرنسا •

(ب) أن تكون مملوكة كلها لفرنسيين •

(ج) أن يكون الربان وضباط السفينة وثلاثة أرباع بحارتهـا على الأقل ، من الفرنسيين •

ولمـا ثبت أن تكاليف صناعة السفن فى فرنسا أكثر منها فى دول أخرى فقد عدل عن شرط البناء فى فرنسا لاكتساب الجنسية بمقتضى القانون الصادر فى ١٩ مايو عام ١٨٦٦ كما رؤى اشراك رؤوس الأموال الأجنبية فى الاستغلال البحرى ، ولذا عدل القانون الصادر فى ٩ يونيو ١٨٤٥ الشرط الذى يقضى بأن تكون ملكية السفينة جميعها لفرنسيين ، والاكتفاء بأن يكون نصف السفينة مملوكا لفرنسيين •

على أن هذه الشروط المعدلة للجنسية الفرنسية للسفينة عدلت مرة أخرى ، وأصبح يحكم تحديد جنسية السفن فى فرنسا الآن قانون الجمارك الصادر عام ١٩٤٨ ، والذى يحدد شروط اكتساب السفن الجنسية الفرنسية ، بأن تكون مبنية فى فرنسا ، فاذا كانت مبنية فى الخارج فانه يجوز منحها الجنسية بشرط أداء رسوم الاستيراد المقررة (المـادة ٢١٩) •

كما احتفظ قانون الجمارك بشرط ملكية نصف السفينة للفرنسيين فاذا تعلق الأمر بشركة تضامن وجب أن يكون ٥٠٪ من رأس مالهـا مملوكا لشركاء فرنسيين ، أما الأنواع الأخرى من الشركات فيجب أن يكون مجلس الادارة أو المراقبة مكونا أغلبيته من فرنسيين وأن يكون رئيس مجلس الادارة أو المدير العام اذا وجد من الفرنسيين •

أما عن نسبة البحارة ، فقد ترك قانون الجمارك تحديدها لوزير

البحرية التجارية • وتثبت الجنسية الفرنسية للسفينة بمستند يسلم يطلق عليه سند الجنسية Acte de francisation [1] •

القانون الانجليزى : رغم أن القانون الانجليزى لم يضع قيودا على تملك الأجانب للأموال المنقولة أو العقارية فان قانون الملاحة التجارية الصادر فى ٢٥ أغسطس عام ١٨٩٤ ، قرر فى مادته الأولى أن السفينة لا تعد بريطانية الا اذا كانت مملوكة كلها لمن يحمل الجنسية البريطانية ، سواء بالميلاد أو التجنس ، فاذا كانت الملكية لشركة فانه يجب أن يكون المركز الرئيسى لأعمالها داخلا فى نطاق الممتلكات البريطانية • وتطبيقا لذلك حكم فى انجلترا أثناء الحرب العالمية الأولى ، أنه اذا كانت الشركة الملاحية قد سجلت فى انجلترا ولكنها تباشر نشاطها الرئيسى فى هامبورج (ألمانيا) فانه يجوز مصادرة السفينة التى تملكها هذه الشركة على أنها مملوكة للأعداء [2] •

وقد كان القانون الانجليزى يشترط فيما مضى أن تكون السفينة مبنية فى بريطانيا الى جانب ملكيتها كلها لبريطانيين الا اذا كانت تعتبر غنيمة حربية [3] • وقد عدل عن شرط البناء فى بريطانيا بمقتضى قانون الملاحة التجارية عام ١٨٩٤ [4] •

هذا وقد يفهم من نصوص القانون الانجليزى ، أنه يشترط أيضا

---

(١) راجع هذه المعلومات فى مؤلف سوفو المشار اليه آنفا من رقم ٩٤ الى رقم ٩٨ ، وانظر كذلك مؤلف دانجون ج ١ رقم ٣٤ وما يليه .
(٢) تشورلى وجايلز ص ٢ .
(٣) Temperley, On the Merchant Shipping Acts, 6th ed., by Porges & Thomas, London 1963, No. 1.
(٤) وذلك على الرغم من ان بريطانيا كانت تحتل المرتبة الاولى بين دول العالم بالنسبة لصناعة السفن ، ولكنها اصبحت الآن فى المرتبة الثانية بعد اليابان . روديير ص ٥ .

لاكتساب السفينة الجنسية البريطانية الى جانب شرط الملكية الوطنية وجوب تسجيل السفينة وفقا لأحكام القانون [1] ، اذ تقضى المادة الثانية من قانون الملاحة التجارية البريطانية بأنه ، حتى تطلب القانون تسجيل السفينة ولم تسجل فانه لا يعترف بها كسفينة بريطانية . ولكن المادة ٧٢ من نفس القانون تبين المقصود بعبارة عدم الاعتراف بالسفينة كسفينة بريطانية بأن السفينة فى هذه الحالة لا تتمتع بالمزايا والفوائد المقررة للسفن البريطانية ولكنها تتحمل بالالتزامات والأعباء المفروضة على السفن البريطانية [2] .

القانون الليبى : تنص المادة الثانية من التقنين البحرى على أنه ، تعتبر السفينة ليبية مهما كانت حمولتها ، اذا كان مربطها عرفاً ليبيا وكان نصفها على الاقل يملكه أشخاص ليبيون أو شركات ليبية ، ويجوز لوزير المواصلات اذا دعت مصلحة البلاد ، أن يدخل فى حكم الليبيين والشركات الليبية الاشخاص الاجانب والشركات الاجنبية . بشرط أن يكون موطن الاشخاص أو محل اقامتهم فى ليبيا ، وأن تكون الشركات الاجنبية مؤسسة فى ليبيا أو مقر عملها الرئيسى أو نشاطها فى ليبيـــا .

وعلى ذلك يشترط القانون الليبى لاكتساب السفينة الجنسية الليبية ، شرطين :

الاول : أن يكون ميناء تسجيلها فى ليبيا .

الثانى : أن يكون نصف السفينة مملوكا لاشخاص أو شركات ليبية ، وان جاز فى أحوال خاصة أن يعتبر فى حكم الليبيين ، الاجانب

---

(١) على يونس رقم ١١٧ ص ٩٨ هامش (٢) .
(٢) تمبرلى رقم ٥ ورقم ١٣٧ وانظر ايضا تشورلى وجايلز ص ٨ .

المقيمون فى ليبيا ، أو الشركات الاجنبية المؤسسة أو التى [illegible] الرئيسى فى ليبيا .

كما تقضى المادة ٣ بحرى بأن تعتبر فى حكم السفن الليبية

١ – السفن السائبة فى البحر التى تلتقطها سفن ترفع العلم الليبى .

٢ – السفن المصادرة لمخالفتها القوانين الليبية .

ولم يشترط القانون الليبى أى شرط خاص بالبناء فى ليبيا بالنسبة لاكتساب السفينة الجنسية ، كما لم يشترط نسبة معينة من الليبيين فى بحارة السفينة ، وان كانت المادة ١٣٩ بحرى تلزم مجهز السفينة الليبية بأن يستخدم ملاحيه وعماله الفنيين من الليبيين الا اذا تعذر عليه ذلك لعدم وجود ليبيين تتوافر فيهم المؤهلات اللازمة (١) .

---

(١) يلاحظ أن معظم التشريعات تتفق من حيث الاخذ بمعيار الملكية الوطنية ، وان تفاوتت فى القدر الذى يجب ان يكون مملوكا للمواطنين حتى تتمتع السفينة بجنسية الدولة ، وفضلا عن التشريعات التى اشرنا اليها فى المتن ، نجد مثلا أن قانون الملاحة الايطالى يتطلب لكى تتمتع السفينة بالجنسية الايطالية ان يكون ٢/٣ السفينة مملوكا لايطاليين او لشركات يكون مركزها فى ايطاليا وتأسست طبقا للقانون الايطالى ويدل نظامها على سيادة المصالح الايطالية سواء بالنسبة لرأس المال او الادارة . بينما نجد التشريع البحرى السوفيتى يتطلب لكى تتمتع السفينة بالجنسية السوفيتية ان تكون مملوكة كلها لمؤسسات عامة او لمواطنين مع ملاحظة انه لا يجوز للمواطن الفرد ان يملك سفينة تزيد حمولتها الصافية على ٥٠ طن . انظر مؤلف روديير ص ١٨ و ص ٤٣ .

الفصل الثالث

تسجيل السفن وقيد الحقوق

٥٩ — تمهيد : نظم القانون البحرى الليبى قواعد تسجيل السفن فى المواد من ٨ الى ٤٠ ، متبعا فى ذلك أحدث الاحكام التى استقر عليها العمل البحرى [١] .

ويلاحظ أن النظام الذى أتى به القانون فى شأن تسجيل السفن ، نظام عينى يقوم على السفينة ذاتها ، لا على أشخاص مالكيها .

كما أنه ليس قاصرا على تسجيل السفن فحسب ، بل يمتد ليشمل أيضا تسجيل المعاملات المتعلقة بالحقوق العينية المترتبة على السفن المسجلة .

وندرس فى فرعين على التوالى تسجيل السفن ، ثم قيد الحقوق الواردة على السفن .

---

(١) اهتمت التشريعات البحرية فى مختلف الدول بتنظيم قواعد تسجيل السفن ، فيشمل قانون الملاحة التجارية البريطانى الصادر سنة ١٨٩٤ تنظيما كاملا لهذا الموضوع فى القسم الاول منه الذى يشمل المواد من ١ الى ٩١ ، كما تضمن التقنين البحرى السوفيتى نصا يقضى بوجوب تسجيل السفن فى مكاتب التسجيل التى توجد فى الموانى السوفيتية (المادة ١٦) .

الفـــرع الاول

تسـجيل السـفن

٦٠ – السفن الخاضعة للتسجيل : يلاحظ أن المشرع الليبى لم ينص على تحديد السفن الخاضعة لواجب التسجيل كما لم ينص على اعفاء سفن معينة من هذا الواجب ، وبذلك يكون قد أخضع جميـع المنشآت البحرية التى يصدق عليها وصف السفينة لواجب التســجيل أيا كانت حمولتها أو أداتها المسيرة (بخارية أو شراعية) وأيا كانت أغراضها (تجارية أو للصيد أو للنزهة) • وهو بذلك يختلف عن المشرع المصرى الذى نص فى الفقرة الثانيـة من المـادة الاولى من قانون تسجيل السفن (القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ المعدل بالقانون رقم ٢٨١ لسنة ١٩٥٩) •

على أن « تعفى من التزام التسجيل ، سفن الصيد الشراعيـة وسفن النزهة التى لا تزيد حمولتها الكلية على عشرة أطنان والتى لا تبحر عادة مسافة أكثر من اثنى عشر ميلا بحريا من الشاطىء » • ولا يخضع لواجب التسجيل طبقا لاحكام القانون الليبى ، دون حاجة الى نص صريح ، المنشآت البحرية التى تعمل عادة داخل المينـاء ، ولا تكتسب وصف السفينة قانونا كالقوارب المخصصة لنقل البضائع من السفن الى الشاطىء وبالعكس •

ويفهم من نص الفقرة الاخيرة من المـادة الثانيـة من التقنين البحرى الليبى ، أن المشرع قد ألزم أيضا السفن التى تخص الدوائر الرسمية بواجب التسجيل كسفن الجمرك والشرطة ومصلحة الحجر الصحى ، فيجب أن يتم تسجيلها فى الميناء الذى ترسو فيه عادة •

ويلاحظ أن واجب التسجيل فى ليبيا لا تلتزم به الا السفن التى تكتسب الجنسية الليبية ، دون السفن الاجنبية ، ولو كانت هذه الاخيرة تباشر الملاحة فى ليبيا بترخيص من السلطات المختصة . وقد رأينا أن تسجيل السفينة شرط لاكتساب الجنسية الليبية .

٦١ — **الجهة المختصة بالتسجيل** : تنص المادة الثامنة من التقنين البحرى على أن « يتخذ دفتر للتسجيل فى كل ميناء من الموانىء الليبية ، تسميه وتعين حدوده ، السلطات المختصة . توقع وترقم كل صحيفة من هذا السجل ويكون رقمها رقم التسجيل بالنسبة للسفينة التى تحبس الصحيفة عليها دون سواها » .

ويفهم من هذا النص ، أن السلطات المختصة فى كل ميناء من الموانى الليبية هى التى تقوم بتسجيل السفن ، وعليها أن تتخذ دفترا لهذا الغرض ، يسمى دفتر تسجيل السفينة ويناط بهذه السلطات (سلطات الميناء) وحدها ، تعيين حدود هذا الدفتر وطريقة القيد فيه ، وترقم كل صحيفة من هذا الدفتر ، ويتم التوقيع عليها ، وتخصص لكل سفينة صحيفة بحيث يكون رقم تسجيل السفينة هو رقم الصحيفة المخصصة لها .

ويهيمن ، على التسجيل فى كل ميناء ، رئيس هذا الميناء ، اذ تقدم اليه طلبات التسجيل ويقوم بطلب تصحيحه ويتلقى الطعون فيه على النحو الذى سنراه فيما بعد .

٦٢ — **اجراءات التسجيل** : يفهم من نص المادة ١١ من التقنين البحرى الليبى ، أنه يجب على مالك السفينة أن يتقدم الى رئيس الميناء المختص بالتسجيل ، بتصريح مكتوب بحضور شاهدين على الاقل ، ويذكر فيه حصته من السفينة ومنشأ ملكيته لها . ويقصد

بالتصريح هنا ، التصريح الى رئيس الميناء أو الافضاء اليه بملكيـــة السفينة • ويشترط القانون أن يتم هذا الافضـــاء كتابة ، فاذا كانت الســـفينة مملوكة لشركة وجب أن يتم التصريح من ممثـــل الشركة القـــانونى • وعلى صـــاحب التصريح أن يـــؤيد تصريحه بالملـــكية بالمستندات المثبتة لذلك ، وأن يعرض على رئيس الميناء الاستماع الى الشهود متى لزم الامر • ثم يقوم رئيس الميناء بتحرير محضر يثبت فيه ما تقدم ويوقع هذا المحضر الى جانب رئيس الميناء صاحب التصريح والشهود ، ويجب أن يتضمن المحضر البيانات التى نصت عليها المادة العاشرة بحرى ، وهى البيانات التى تدون فى صحيفة تسجيل كل سفينة وهذه البيانات هى :

١ ــ اسم السفينة ، واذا وجدت عدة سفن باسم واحد فيلحق بكل اسم رقم متسلسل •

٢ ــ رقم التسجيل وتلحق به الاحرف المميزة لميناء التسجيل •

٣ ــ تاريخ ومكان بناء السفينة •

٤ ــ نوع السفينة (كونها شراعية أو بخارية) •

٥ ــ أقيستها طولا وعرضا وعمقا •

٦ ــ حمولتها الصافية وحمولتها القائمة بالاطنان الحجمية •

٧ ــ نوع المحركات الدافعة وقوتها أو بيان جهازها الشراعى •

٨ ــ أسماء المالكين وجنسياتهم ومواطنهم مع بيان حصـــة كل منهم •

٩ ــ اسم مدير السفينة المجهز وجنسيته وموطنه •

١٠ ــ ما يطرأ على الســـفينة من تغيير فى البيـــانات المذكورة أعـــلاه •

١١ — أسباب شطبها من ضياع أو تلف أو تفكيك أو بيع .

٦٢ — ما يوقع عليها من حجز أو تأمين [1] .

ويجب أن يعلق محضر التسجيل فى اللوحة المعدة لذلك فى مكاتب ميناء التسجيل ، ثم ترسل صورة طبق الاصل من هذا المحضر مصدقا عليها من رئيس هذا الميناء الى الموانى الاخرى التى تقوم بدورها بتعليق صورة المحضر على لوحاتها الخاصة بمجرد تسلمها لهـــا .

ويحق طبقا للمـــادة ٣٥ لمالك السفينة وحده ، أن يحصل على شهادة بتسجيل السفينة تتضمن البيانات المقيدة بصفحة تســجيل السفينة اذ تفيد هذه الشهادة فى تحديد ذاتية السفن ، وتكون هـذه الشهادة اسمية [2] . ويحق للمالك أن يحصل على شهادة جديدة من رئيس الميناء اذا فقدت أو هلكت الشهادة الاولى (المـــادة ٣٩) . ولم يتعرض التقنين البحرى للفرض الذى تفقد فيه شهادة التسجيل فى ميناء أجنبى ، ونرى أنه يجوز الحصول فى هذه الحـــالة على شهادة مؤقتة من القنصل الليبى فى الخارج ، حتى تعود السفينة الى مينـــاء ليبى ، فتطلب شهادة جديدة من ميناء تسجيلها .

٦٣ — **مواعيد التسجيل** : يجب تسجيل السفينة خلال خمســة عشر يوما من تاريخ بنائها أو امتلاكها ، فاذا تم بناء السفينة أو تملكها فى الخارج ، بدأت مدة الخمسة عشر يوما المذكورة من تاريخ دخـــول السفينة المياه الليبية .

---

(١) يقصد بالتأمين هنا ، الرهن الذى يعقد على السفينة .

(٢) ولكن هذا لا يحول دون حق كل صاحب مصلحة فى أن يطلب من رئيس الميناء بيانا عاما أو خاصا بما اثبت فى دفتر التسجيل ونسخه أو خلاصة من المستندات (المـــادة ٣٨) .

ويجوز للسفينة التى تم بناؤها أو تملكها فى الخارج أن ترفع العلم الليبى بتصريح من الممثل القنصلى للدولة الليبية فى مكان البناء أو التملك بعد التحقق من استيفاء السفينة لشروط الجنسية الليبية وذلك بالتحقق من ملكية السفينة •

ويلاحظ أنه متى تملك السفينة شخص يقيم فى ميناء ليبى غير ميناء تسجيلها ، فيجب على المالك الجديد أن يطلب من ميناء التسجيل تحويل التسجيل الى ميناء موطنه ، ويسجل انتقال الملكية فى صحيفة التسجيل فى دفتر السفينة فى الميناء الاول ، ثم ترسل الى ميناء التسجيل الجديد نسخة من صحيفة التسجيل مشفوعة بتصريح من رئيس الميناء الاول ، بوجوب تحويل التسجيل بسبب تغيير موطن المالك • وتفتح للسفينة صحيفة فى سجل ميناء التسجيل الجديد وتحمل هذه الصحيفة رقما يطابق مكانها فى السجل ، وتنقل اليها جميع البيانات المدرجة فى الصحيفة المحولة ، على أن يتم الغاء السفينة من سجل الميناء السابق ، وقد نصت على هذه القواعد ، المادة ١٥ بحرى• كما نصت المادة ١٦ على منح أصحاب السفن مهلة يقومون خلالها بتسجيل سفنهم التى لم تسجل عند صدور التقنين البحرى ، ومدة هذه المهلة ستة أشهر من تاريخ نشر التقنين البحرى •

٦٤ — **الطعن فى التسجيل** : يجوز لكل ذى مصلحة أن يطعن فى تسجيل السفينة بشرط أن يتم هذا الطعن خلال ثلاثة أشهر من تاريخ تعليق محضر التسجيل فى لوحة ميناء التسجيل • فاذا انقضت هذه المدة دون ادعاء أو اعتراض ، فيصبح التسجيل نهائيا ولا يجوز الطعن فيه ، ولا يكون أمام المتضرر من التسجيل ، الا أن يرفع دعوى تعويض ضد صاحب تصريح الملكية •

ويتم الطعن باعتراض يقدم من المعترض الى رئيس ميناء التسجيل ويقوم رئيس الميناء بعد انقضاء مدة الطعن باحالة الطعون الى قلم كتاب المحكمة الابتدائية التابع لها الميناء . وعلى قلم الكتاب أن يبلغ الطعون الى صاحب التصريح على يد محضر خلال خمسة عشر يوما من تسلمه لها . ولصاحب التصريح مهلة خمسة عشر يوما للرد على الاعتراضات . ثم يستدعى رئيس المحكمة الخصوم الى جلسة علنية للفصل فى الاعتراضات التى تضمنتها الطعون . واذا صدر الحكم غيابيا ، فلا يجوز الطعن فيه الا بالاستئناف خلال خمسة عشر يوما من تاريخ تبليغ الحكم (المادة ١٤ بحرى) .

٦٥ — **الغاء التسجيل** : تنص المادة ١٧ من التقنين البحرى على بيان الحالات التى يجب فيها الغاء تسجيل السفينة ، على النحو الآتى :

١ — اذا بيعت السفينة الى أجنبى ، اذ تفقد السفينة فى هذه الحالة الجنسية الليبية . ولكن يلاحظ أنه اذا بيع جزء من السفينة لا يصل الى نصفها الى أجنبى فلا يتم الغاء تسجيل السفينة . ما دام أن النصف الاخر مملوك لشخص أو لشركة ليبية ، كذلك لا يلغى التسجيل فى حالة تملك أحد الاجانب المقيمين فى ليبيا ، للسفينة ، اذا حصل على اذن من وزير المواصلات طبقا لما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة الثانية من التقنين البحرى .

٢ — اذا استولى العدو على السفينة ، لفقدان السفينة فى هذه الحالة للجنسية الليبية .

٣ — اذا احترقت السفينة أو غرقت أو هلكت بطريقة ما .

وفى هذه الاحوال يلتزم مالك السفينة بأن يعيد سند ملكيـة السفينة الى مكتب ميناء التسجيل ليتم الغاءه والغاء صحيفة السجل الخاصة بالسفينة • ويجب أن يعاد السند المذكور خلال خمسة عشر يوما ، اذا قام سبب الالغاء فى المياه الليبية ، وخلال ثلاثة أشـهر اذا حصل السبب فى الخارج •

٦٦ – الجزاءات المترتبة على مخالفة احكام التسجيل : نصت المواد ١٥ ، ١٧ و ١٨ و ١٩ من التقنين البحرى ، على الجـزاءات التى توقع فى حالة مخالفة قواعد التسجيل ، على النحو الآتى :

١ – اذا لم يقم مالك السفينة أو الشريك فى ملكيتهـا بواجب تسجيل السفينة ، فانه يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز شهرا وبغـرامة لا تجاوز خمسين جنيها ، أو باحدى هاتين العقوبتين ما لم يثبت وجود قوة قاهرة حالت دون اجراء التسجيل (المـادة ١٥) •

٢ – اذا لم يقم مالك السفينة فى الحالات التى تستوجب الغاء تسجيل السفينة ، باعادة سند الملكية الى مكتب ميناء التسجيل ، خلال المدة المحددة قانونا ، فانه يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز شـهرا أو بغرامة لا تجاوز خمسين جنيها ، أو باحدى هاتين العقوبتين • ويجوز فضلا عن ذلك حجز السفينة متى كان الحجز جائزا (المادة ١٧) •

٣ – يقبض على السفينة غير المسجلة التى تبحر بغرض غير الوصول من مرفأ بنائها أو بيعها الى ميناء تسـجيلها ، ويتم القبض عليها فى أول ميناء ليبى •

فاذا قبض عليها فى عرض البحر ، فانها تساق الى أقرب ميناء ليبى ، حيث يحجزها رئيس الميناء ويحـرر محضرا بذلك يحيله الى المحاكم المختصة (المـادة ١٨) •

٤ – اذا ثبتت نية التهرب من عمليات التسجيل لغاية اجرامية ، فان المحكمة تقضى بمصادرة السفينة المحجوزة وبيعها ويضاف ثمـــن البيع الى واردات مكتب الميناء الذى كان يجب فيه تسجيل الســـفينة (المـــدة ١/١٩) .

٥ – يعاقب الربان فى حالة التهرب من تسجيل السفينة بنية الغش بالحبس من ثلاثة أشهر الى سنتين وبغرامة تتراوح بين عشرين ومائة جنيه (المـــادة ٢/١٩) . ويلاحظ أن النص لم يتعرض لعقاب المالك فى هذه الحالة ولا يمكن القول بتطبيق نفس العقوبة عليه اذ لا عقوبة بغير نص [1] .

٦ – اذا ثبت أن عدم التسجيل ناشىء عن اهمال أو ســـهو من المالك ، عوقب كل من الربان والمالك بغرامة لا تقل عن عشرين جنيهـــا ولا تزيد على خمسين جنيها (٣/١٩٢) .

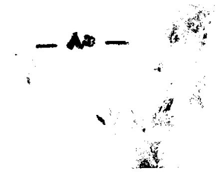
الفـــرع الثـــانى

قيد الحقوق المترتبة على السفن

٦٧ – **تمهيد** : تنص المـــادة ٢٠ من التقنين البحـــرى على أن « كل اتفاق وكل عقد بعوض أو بغير عوض وكل حكم واجب التنفيذ وبوجه عام كل عمل غايته انشاء حق عينى مترتب على سفينة مسجلة

---

(١) نعتقد أن عدم النص على عقاب المالك فى هذه الصورة هو من قبيل السهو ، لانه يعتبر الفاعل الاصلى للجريمة فى هذه الحالة ، وذلك بدليل أن الفقرة الثالثة من المـــادة ١٩ بحرى نصت على عقاب المالك فى حالة نشوء عدم التسجيل عن اهمال أو سهو من المالك .



أو الاخلاء منه أو تعديله أو اسقاطه أو تحويله ، لا يكون له أثر حتى بين المتعاقدين الا بعد تسجيله فى دفتر التسجيل » .

ويقرر هذا النص قاعدة هامة فى نطاق القانون البحرى هى ، أن التصرفات الواردة على السفن تخضع للشهر تماما كالشهر الذى يرد على التصرفات العقارية .

٦٨ — الاثر المترتب على قيد الحقوق : لم يرتب القانون المصرى لتسجيل السفن أى أثر على تسجيل السفينة بالنسبة لنقل ملكيتها ، اذ يكفى لنقل ملكية السفينة وفقا لاحكام القانون المصرى ، أن يتم عقد البيع فى قالب رسمى ، فتنتقل الملكية سواء بين المتعاقدين أو بالنسبة الى الغير [1] . ولكن يتطلب القانون المصرى لنفاذ الرهن الذى يتم على السفينة فى حق الغير ، أن يقيد الرهن فى سجل السفن . أما القانون الليبى ، فانه يتطلب لنقل ملكية السفينة سواء بالبيع أو الهبة أو أى تصرف ناقل للملكية ، وكذلك لترتيب رهن على السفينة أو لتعديل أى حق عينى على السفينة أو الغائه ، أن يسجل العقد أو التصرف أو الحكم الذى يترتب عليه انشاء هذا الحق أو تعديله أو اسقاطه ، فى دفتر تسجيل السفينة . ويترتب على عدم القيام بهذا الاجراء أثر خطير وفقا لاحكام القانون الليبى ، وهو انعدام كل أثر للتصرف أو الحكم الذى أنشأ أو عدل أو أسقط الحق العينى الذى ترتب على

---

(١) أنظر مؤلفنا فى القانون البحرى المصرى رقم ٩٠ ومن هذا الراى ايضا على جمال الدين رقم ١١٤ . بينما يذهب راى آخر ، برغم عدم نص قانون التسجيل المصرى على ترتيب أثر معين على التسجيل بالنسبة للتصرفات المنشئة للحقوق ، الى أن قيد البيع فى سجل السفن لازم حتى ينتج أثره سواء بين المتعاقدين او بالنسبة الى الغير ، مصطفى طه الوجيز رقم ٦٥ . واكتفى راى ثالث بالقول بان هذا القيد لازم للاحتجاج بوقوع التصرف فى مواجهة الغير ، على يونس رقم ١٣٦ ، على البارودى رقم ٥٢ .

السفينة . وينعدم هذا الاثر لا بالنسبة الى الغـير فحسب ، بل بين المتعاقدين أيضا [1] .

وقد بينت المـادة ٢١ من التقنين البحرى الليبى أهمية تسجيل المعاملات المتعلقة بالحقوق العينية التى ترد على السفن ، فقضت بأن التسجيل مثبت للحق بحيث أن من يكتسب حقا فى سفينة مسـجلة استنادا الى ما قيد فى دفتر التسجيل يثبت له حقه ، وعلى ذلك اذا باع مالك السفينة سفينته الى أحد الاشخاص ثم باعها الى شـخص آخر ، وقام الاخير بتسجيل عقد البيع فى دفتر تسجيل السفينة فان هذا المشترى الاخير يكون أولى بالتفضيل ، بشرط ألا يكون عالما بأسباب بطلان التصرف قبل اكتساب الحق ، وفى هذه الحالة لا يكون أمام المشترى الاول الا أن يقيم دعوى تعويض ضد مالك السفينة . أما اذا ثبت علم المشترى الاخير بوجود حق سابق على السفينة لشخص آخر ومع ذلك تم تسجيل حق هذا المشترى ، فلا يجوز له التمسك بسبق التسجيل ، ويكون من حق المشترى الاول ، أن يطلب من القضاء الحكم بالغاء التسجيل ، اذا لم يتم هذا الالغاء رضاء ، طبقـا لما نصت عليه الفقرة الاولى من المـادة ٢٢ من التقنين البحرى . كما يحق للمشترى الاول فى هذه الحالة اذا لحقه ضرر من جراء تسجيل حق

---

[1] ويقرر التقنين البحرى اليونانى الصادر سنة ١٩٥٨ نفس القاعدة فى المـادة السادسة منه ، كما قرر التقنين البحرى السوفيتى الصادر سنة ١٩٢٩ نفس المبدا فى المـادة ٤٣ منه ، ويلاحظ أن هـذا التقنين الاخير قد تعرض لبعض التعديلات بعد صدوره ، وقد أصدر معهد القانون المقارن فى باريس ترجمة فرنسية له سنة ١٩٦٤ ، وتتشابه معظم نصوصه مع نصوص التقنينات البحرية فى البلاد غير الاشتراكية ، الا ان النصوص المتعلقة بتحديد مسئولية مالك السفينة وبالخسارات المشتركة تختلف تماما عن النصوص الواردة فى تقنينات الدول الاخرى . انظر رودير فى المرجع المشار اليه آنفا ص ١٨ .

المشترى الثانى ، أن يطلب تعويض هذا الضرر من البائع والمشترى الثانى ، كما لو اضطر الى رفع دعوى بالغاء التسجيل كلفته نفقــات معينــــة ٠

٦٩ — اجراءات تسجيل الحقوق العينية : تنص المــادة ٢٣ من التقنين البحرى على أن يجرى التسجيل بناء على تصريح صاحب السفينة أو المحول له أى حق فيها ، وعلى قبول الشخص الذى يجرى التسجيل لصالحه ، فاذا تعلق الامر مثلا بنقل ملكية السفينة ، وجب تسجيل هذا التصرف بناء على طلب البائع وقبول المشترى للتســجيل ٠ ويتم التصريح والقبول أمام رئيس ميناء التسجيل الذى يحــرر محضرا بذلك ، ويجوز أن يتم التصريح والقبول أمام محرر العقود بموجب ورقة رسمية تبلغ الى رئيس الميناء ٠ ولا يلزم التصريح اذا كان طالب التسجيل يستند حقه الى القانون ، كما لو كان المطلوب تسجيله هو حق الارث ، أو اذا كان الطالب يستند الى حكم اكتسب قوة الشىء المقضى أو الى سند يخول حكما حق التسجيل ٠

وقد تضمنت المــادة ٢٣ ذكر البيانات التى يجب أن يشــتمل عليها كل من التصريح والقبول :

١ — بيان السفينة التى يتناولها التسجيل مع رقم صــحيفة الســـجل ٠

٢ — هوية المالك أو محول الحق والمنتفع من التســجيل المراد اجــراؤه ٠

٣ — بيان نوع الحق المراد تسجيله ٠

٤ — بيان طريقة الشراء والثمن عند الاقتضاء ٠

٥ — بيان الاحكام الخاصة المدرجة فى الاتفاق ، ان وجدت ، كمبلغ الدين وسعر الفائدة ، والعمولة ونوع العملة المشترطة وكيفية الاداء قبل حلول الاجل أو الشروط التى تقيد التصرف أو الشروح المطلوب تسجيلها مع بيان الحق الاساسى • ولا يلزم أى تصريح اذا كان المدعى يستند الى القانون أو الى حكم اكتسب قوة الشىء المقضى أو الى سند يخول حكما حق التسجيل ، أى يكفى فى هذه الحالة الاعتماد على السند الذى يقوم عليه التسجيل • ويتعين على رئيس الميناء أن يوقع على كل بيان يقع فى دفتر التسجيل ويشفع هذا التوقيع بخاتم ميناء التسجيل ، ويترتب على عدم اتباع هذا الاجراء بطلان البيان (المادة ٣٤) •

ويجب على رئيس الميناء أو محرر العقود أن يتحقق من شخصية الاطراف وأهليتهم ، ويذكر هذا التحقق فى المحضر أو فى الورقة الرسمية ، ويتخذ رئيس الميناء سجلا يثبت فيه بالارقام المسلسلة التصريحات والسندات المقدمة له ، ويسلم لذى الشأن اشعارا بالتسليم يذكر فيه رقم السجل المدون فيه تصريحه ورقم وتاريخ التسجيل (المادتان ٢٤ و ٢٦) • كما يحق لصاحب الحق المقيد أن يحصل من رئيس الميناء على شهادة بقيد حقه • ويجب أن يسجل فى سند ملكية السفينة ، كل قيد يسجل فى صحيفة السفينة وذلك اثر هذا التسجيل (المادة ٣٦) • وعلى رئيس الميناء أن يعطى كل صاحب مصلحة بناء على طلبه ، بيانا عاما أو خاصا بما أثبت فى دفتر التسجيل (المادة ٣٨) •

٧٠ — القيد الاحتياطى : يجيز القانون لكل من يدعى حقا لم يتأكد على سفينة مسجلة أن يطالب بقيد احتياطى لحفظ حقه مؤقتا • ويتم هذا القيد الاحتياطى ، بقرار من رئيس المحكمة الابتدائية التابع

لهـا ميناء تسجيل السفينة ويحدد تاريخ القيد الاحتياطى ، المرتبة ، لتسجيل الحق بعد ثبوته • أى أنه متى ثبت الحق بحكم نهائى فان مرتبة هذا الحق تحسب من تاريخ القيد الاحتياطى •

ومدة فاعلية القيد الاحتياطى شهر من تاريخ اتمامه ، ثم يشطب هذا القيد حكما ، اذا لم تقدم دعوى قضائية لثبوت الحق خلال مدة الشهر المذكورة [1] ، ويجب ذكر هذه الدعوى ، فى دفتر التسجيل • (المـــادة ٢٧) •

٧١ — تسجيل الحقوق العينية ، بعد الوفاة : — ما هو الحـكم لو ترتب على السفينة حق عينى بين شخصين ثم توفى المتصرف قبـل تسجيل هذا الحق ؟

أجابت المـادة ٣٢ من التقنين البحرى على هذا التساؤل ، فأجازت تسجيل الحق بعد وفاة المتصرف ، على أن يبرز طالب التسجيل سندا يخوله التسجيل أو طلبا وقع عليه المتصرف توقيعا مصدقا عليه • أما اذا كان التوقيع غير مصدق عليه وكان هناك اعتراض من الورثة فيجوز التسجيل بقرار من المحكمة •

ويتم تسجيل الحقوق العينية المترتبة على السفينة ، الناشئة عن الارث ، باسم الورثة متى أثبتوا وفاة مورثهم وتقدموا بمـا يثبت شخصيتهم ونصيب كل منهم فى الارث (المـادة ٣٣ فقرة أولى) [2] •

---

(١) والعبرة فى هذه الحالة برفع الدعوى خـلال مدة الشهر ، بصرف النظر عن تاريخ الحكم فى الدعوى •

(٢) تقضى الفترة الثانية من المادة ٣٣ بانه اذا كان الارث معينا بموجب وصية ، فعلى الطالب أن يبرز سند الوصية أو القرار الصادر من السلطة القضائية العائد لها أمر تنفيذ الوصية . ونعتقد أن المقصود بتعبير الارث المعين بموجب وصية ، الوصية التى تصدر عن صاحب السفينة الى أحد الورثة •

٧٢ — **شطب التسجيل** : اذا حصل شخص على حكم واجب النفاذ يثبت عدم وجود الحق الذى يتعلق به التسجيل أو القيد الاحتياطى ، أو سقوط ذلك الحق فيجوز شطب التسجيل • كذلك يجوز الشطب لو أثبت شخص ما تقدم ، بموجب سند معتمد واجب التنفيذ • ويتم الشطب بتصريح يتقدم به صاحب المصلحة فيه ، الى رئيس الميناء أو محرر العقود • ويجب أن يذكر فى محضر الشطب أو سنده البيانات الآتيـــة :

١ — تعيين صحيفة السفينة والحقوق العينيـــة التى يجب أن يتناولها الشطب •

٢ — بيان التسجيل أو القيد الاحتياطى •

٣ — بيان سبب الشطب أو الاداة المثبتة له (المادة ٢٩) •

ويدون الشطب فى صحيفة السفينة ويؤرخه رئيس الميناء ويوقعه، والا كان باطلا • ويشفع توقيع رئيس الميناء بالخاتم الرسمى لمينـــاء التسجيل ، وتذكر أسباب الشطب فى الصحيفة المشار اليها •

٧٣ — **مسئولية رئيس الميناء** : تنص المـــادة ٤٠ من التقنين البحرى على أن رئيس الميناء يسأل شخصيا عن الضرر النـــاتج عن الافعال الآتية :

١ — اغفاله فى السجلات ذكر قيد احتياطى أو تسجيل أو شطب مطلوب حسب الاصول •

٢ — اغفاله فى شهادات القيد أو الخلاصات التى وقعها ، ذكر قيد أو قيود احتياطية أو تسجيل أو شطب مدرج فى السجل •

٣ — مخالفة الاصول وبطلان القيود الاحتياطية أو التســجيل أو الشطب المدرج فى السجل •

٤ — الاغفال ومخالفات الاصول فى التصاريح ومحاضر الضبط التى يقبلهــا •

وذلك فضلا عن الاحكام القانونية النافذة المختصة بمســئولية الموظفين العموميين • وفى كل الاحوال المذكورة أعــلاه تكون الدولة مسئولة عن التعويض فى حال عجز موظفيها عن الدفع •

الباب الثانى

ملكية السفينة

٧٤ — رأينا أن السفينة هى أداة الملاحة البحـرية ، فهى اذن وسيلة الاستغلال البحرى . والسفينة شأنها شأن غيرها من الاموال ، تكون محلا للملكية التى تختلف صورها ، فقد تكون مملوكة لفـرد ، أو لشركة ، كما قد تكون مملوكة لعدة أفراد على الشيوع ، وقد تكون مملوكة للدولة . وتتعدد أسباب كسب ملكية السـفينة فهنـاك من الاسباب ما يتعلق بالقانون العام ، ومنها ما يتعلق بالقانون الخاص ونقسم دراستنا فى هذا الباب الى فصلين .

ندرس فى الاول الشيوع البحرى كصورة خاصة من صور ملكية السفينة ونخصص الثانى لاسباب كسب ملكية السفينة .

الفصل الأول

الشيوع البحرى

٧٥ — **تمهيد** : قد تكون السفينة ملكية خالصة لفرد من الافراد ، وقد كانت هذه الصورة منتشرة فيما مضى ، الا أنه بتطور وسائل الملاحة وازدياد قيمة السفينة ، أصبح من العسير أن يقوم شخص بمفرده بالاستغلال البحرى ، فلجأ الى اشراك ملاك آخرين معه ، فتطورت الملكية الفردية للسفن الى ملكية على الشيوع ، ثم ظهرت الشركات المساهمة فى مجال الاستغلال البحرى فى نهاية القرن التاسع عشر لان هذا النوع من الشركات هو أكثرها قدرة على تجميع رؤوس الاموال الضخمة فيمكنها تسيير أسطول من السفن على خطوط ملاحية منتظمة . وتقتصر دراستنا فيما يلى على الشيوع البحرى كصورة متميزة من صور ملكية السفينة .

٧٦ — **تعريف الشيوع البحرى** تقرر المادة ٨٣٤ من التقنين المدنى ، أنه اذا ملك اثنان أو أكثر شيئا غير مفرزة حصة كل منهم فيه فهم شركاء على الشيوع . وتحسب الحصص متساوية اذا لم يقم دليل على غير ذلك . فالشيوع قانونا هو الحالة التى يتعدد فيها الملاك للشىء الواحد ، دون أن يكون لكل منهم حصة مفرزة فيه ، بل يشترك كل مالك فى ملكية كل ذرة من ذرات المال الشائع . وعلى ذلك يعرف الشيوع البحرى بأنه « اشتراك أكثر من مالك فى ملكية السفينة دون أن تكون حصة كل منهم مفرزة » .

وقد يكون الشيوع اختياريا ، وذلك عندما يكون أساس ملكيـــة السفينة الشراء ، وقد يكون الشيوع اجباريا ، وذلك متى كان أساس الملكية ، الميراث . وتحسب حصص الشركاء على الشـــيوع متساوية الا اذا ثبت غير ذلك . وتقسم السفينة عادة الى أربعـــة وعشرين تيراطا ، وفقا لمـــا استقر عليه العرف البحرى [1] .

٧٧ — **طبيعة الشيوع البحرى** : لمـــا كان الشيوع البحرى نوعا من الملكية الجماعية للسفينة ، فقد ثار الشك حول طبيعة هذا الشيوع ، وما اذا كان يعتبر نوعا من الشيوع العادى الذى يعرفه القـــانون المدنى ، أم أنه يعد نوعا من أنواع الشركات .

ويكاد ينعقد الرأى فى فرنسا فقها وقضـــاء ، على أن الشيوع البحرى يعد شركة تجارية لان موضوعها استغلال تجارى [2] . ومع ذلك فقد اختلف رأى الشراح فى فرنســـا حول تمتع هـــذه الشركة بالشخصية المعنـــوية . فأنكر فريق منهم ذلك ، قائلا أن الشـــيوع البحرى شركة من نوع خاص sui generis ولا تتمتع بالشـــخصية المعنوية لانها لا تخضع لقواعد الشـــهر الذى تخضـــع له الشركات

---

(١) تقسم السفينة فى القانون الانجليزى الى اربعة وستين جزءا ، وهذا الرقم ولو انه تحكمى لا يستند الى اساس معين ، الا أنه وجد مناســـبا فى العمل . ولعل السبب فى ذلك التحديد ، يرجع الى الرغبة فى منع ما قد يحدث من ارتباك عند تسجيل السفينة بسبب المبالغة فى عدد الملاك ، ولذلك فانه وان كان من الجائز ان يشترك اكثر من شخص فى ملكية جزء فى السفينة ، فلا يجوز ان يظهر عند التسجيل الا اسم مالك واحد لكل جزء من اجـــزاء السفينة . وليس ثمة ما يمنع طبعا من ان يملك شخص واحد اكثر من جزء من اجزاء السفينة . انظر مؤلف تشورلى وجايلز ص ٤ و ص ٥ .

(٢) ريبير حـ ١ رقم ٧٨٢ ، ليون كان ورينو حـ ٥ رقم ٢٩٨ ، دانجون حـ ١ رقم ١٧٠ ، بونكاز رقم ٣٣١ ، Vermond, رقم ٢٧ ، شوفو رقم ٢٩٤ . وقد استقرت محكمة النقض الفرنسية على هذا التكييف منذ نهاية القرن التاسع عشر انظر ٢٧ فبراير ١٨٧٧ دالوز ١٨٧٧ — ١ — ٢١٢ .

التجارية [1] . بينما يرى الفريق الآخر أن هذه الشركة تتمتع بالشخصية المعنوية شأنها شأن غيرها من الشركات ، وأن شهرها للغير يتم بمقتضى سند رسمى هو سند الجنسية الذى يذكر فيه أسماء جميع الشركاء [2] . ويشبه القضاء فى فرنسا هذه الشركة بشركة التضامن ، وبالتالى فان الشركاء فيها مسئولون مسئولية تضامنية ، اذ أنه لا يمكن أن تعتبر شركة محاصة لان الصفة الجوهرية لهذه الشركة أنها مستترة ، بينما يشهر أسماء الشركاء على الشيوع فى سند جنسية السفينة[3] . ويرى الشراح فى مصر أن الشيوع البحرى ما هو الا شيوع عادى وليس شركة ، اذ لا يتوافر له الاركان الخاصة بعقد الشركة وأهمها نية المشاركة ، لاسيما اذا كان هذا الشيوع اجباريا حيث يصعب التسليم بتوافر نية المشاركة بين المشتاعين . ويترتب على ذلك أنه عند عدم وجود حكم خاص فى التقنين البحرى لتنظيم الشيوع البحرى فانه يتعين الرجوع الى القواعد العامة فى القانون المدنى الواردة فى باب الملكية الشائعة (المادة ٨٣٤ وما بعدها) دون الرجوع الى القواعد العامة للشركات ، سواء ما ورد منها فى القانون المدنى أو فى القانون التجارى [4] . على أنه ليس ثمة ما يمنع من تطبيق أحكام الشركات على الشيوع البحرى الاختيارى ، اذا ثبت توافر نية المشاركة بين الشركاء [5] .

---

(١) ليون كان ورينو رقم ٤١٦ ودانجون رقم ١٧٣ .

(٢) ريبير رقم ٧٨٤ وبوتكاز رقم ٣٣٢ .

(٣) استئناف Rennes فى ٨ مارس ١٩٦١ دالوز — ١٩٦٢ — ٧٤ وتعليق Juglart على هذا الحكم .

(٤) مصطفى طه فى أصول القانون البحرى رقم ١٧٩ والوجيز رقم ١٥٦ ، على يونس رقما ١٧٨ و ١٧٩ ، على جمال الدين رقم ٧٣ .

(٥) مصطفى طه أصول رقم ١٧٩ وعلى جمال الدين رقم ٧٣ .

٧٨ — **ادارة الشيوع البحرى** : تقضى المـادة ١١٠ من التقنين البحرى بأنه « يجب اعتماد رأى الاغلبية فى كل ما يختص بمصلحة المالكين المشتركة وتحصل الاغلبية باتفاق عدد من الشركاء تزيد قيمة حصصهم على نصف قيمة السفينة » •

« على أن القرارات بتغيير غاية التجهيز والقـرارات المناقضة لشروط عقد التجهيز لا تكون صحيحة الا اذا اتخذت بالاجماع » •

ويتبين من هذا النص أن الكلمة فى ادارة الشيوع البحرى تكون للاغلبية ، وليست الاغلبية المطلوبة فى هذا الشأن أغلبية عددية ، وانما أغلبية أنصبة •

وعلى ذلك تكون ادارة الشيوع البحرى لمن يملك ما يجـاوز نصف السفينة ولو كان شخصا واحدا •

وقد أخذ التقنين البحرى الليبى ، بنفس قاعدة التقنين المدنى ، فى هذا الشأن ، اذ تقضى الفقرة الاولى من المـادة ٨٣٧ مدنى بأن « ما يستقر عليه رأى أغلبية الشركاء فى أعمال الادارة المعتاد يكون ملزما للجميع وتحسب الاغلبية على أساس قيمة الانصباء •• »

وقد تأخذ ادارة الشيوع البحرى احدى صورتين :

أولا : قيام جميع المشتاعين بالادارة : قد يتولى الادارة جميع المشتاعين ، وقد قرر التقنين المدنى أيضا هذا المبدأ عندما نص فى المادة ٨٣٦ على أن تكون ادارة المـال الشائع من حق الشركاء مجتمعين وقد رأينا الاغلبية التى يتطلبها التقنين البحرى فى هذه الحالة • ويثـور التساؤل حول حق أقلية المشتاعين بالنسبة للادارة ، وقد قيدت المادة ١١٠ من التقنين البحرى قرارات الاغلبية بوجوب أن تكون متفقة مع

مصلحة المالكين المشتركة كتأجير السفينة أو اصلاحها أو التأمين عليها أو ابرام عقود النقل فلا تملك الاغلبية أن تنهى استغلال السـفينة أو تغير طبيعة الملاحة التى تقوم بها كتغييرها من سفينة تجارية الى سفينة صيد مثلا • ولذلك تنص المـادة ١١٠ فى فقرتها الثانية على أن قرارات تغيير غاية التجهيز وما يناقض شروط عقد التجهيز ، لاتصح الا باجماع المشتاعين • كما أن رهن السفينة لا يجوز فى حالة الضرورة الا بموافقة الاغلبية التى تملك ¾ السفينة (المـادة ٦٣ بحرى) • ومن المقرر أنه اذا انحرفت الاغلبية عن غرض تحقيق المصلحة المشتركة لجميع الملاك على الشيوع كان من حق الاقلية أن تلجأ الى القضـاء بطلب بطلان القرار الذى اتخذته الاغلبية أو طلب التعويض عن هـذا القرار اذا كان قد تم تنفيذه ، أو فضلت الاقلية ذلك [١] •

ومن مظاهر حماية الاقلية أيضا ما تقرره المـادة ١٠٩ من التقنين البحرى ، من أنه اذا كان الربان المعزول شريكا فى ملكية السـفينة ، يجوز له أن يترك الشركة فيها ، ويطلب قيمة حصته ، ويكون تقـدير هـذه القيمة بمعرفة خبراء فنيين يعينون بالاتفـاق أو عن طـريق القضـاء [٢] •

ثانيا : مدير الشيوع البحرى • قد يعهد المشتاعون بادارة الشيوع

---

(١) ريبير حـ ١ رقم ٧٨٧ •

(٢) من المقرر فى القانون الانجليزى ايضا ، الاخذ بقاعدة أن رأى الاغلبية هو الذى يجب أن يسود فى ادارة الشيوع البحرى ، ولكن بشرط حماية حقوق الاقلية المعارضة • انظر مؤلف تمبرلى المشار اليه سابقا رقم ١١ •

البحرى الى شخص من بينهم أو من الغير • ويطلق على هذا الشخص فى القانون الليبى ، المجهز المدير [1] •

وقد يعين مدير الشيوع فى عقد الشيوع ذاته أو بمقتضى اتفاق مستقل بين المشتاعين أو بناء على موافقة الاغلبية • واذا تولى أحد الشركاء الادارة دون اعتراض من الباقين عد وكيلا عنهم (المادة ٣/٨٣٧ مدنى) •

ويعتبر مدير الشيوع وكيلا عن المشتاعين ، له نفس السلطات المقررة للاغلبية فيملك ابرام عقود النقل واختيار الربان والتأمين على السفينة • كما أنه مسئول عن أخطائه قبل المشتاعين مسئولية الوكيل ، وعليه أن يقدم حسابا عن ادارته ، ويحق لكل مشتاع مناقشة هذا الحساب ولو وافقت الاغلبية عليه دون تحفظ [2] • ويعتبر عدم تقديم المدير للحساب اخلالا بواجبه يستوجب عزله [3] ، ولكن لا يجوز للمجهز المدير أن يبيع السفينة أو يرهنها دون تفويض خاص من الملاك وان جاز له أن يؤمن على السفينة • والمجهز المدير هو ممثل الملاك أمام القضاء فى كل ما يتعلق بالتجهيز والرحلة (المادة ١١٢) • ويلاحظ أنه اذا حدد الملاك صلاحيات المجهز الجديد فلا يحتج بهذا التحديد على الغير حسن النية الذى يتعاقد مع المدير دون علم منه بتحديد صلاحياته (المادة ١١٣) •

---

(١) ويسمى فى القانون الفرنسى l'armateur gérant ، وفى القانون الانجليزى ، مدير السفينة أو زوج السفينة ship's manager or husband. والذى قد يكون مالكا على الشيوع أو غير مالك • انظر تمبرلى رقم ١١ وتشورلى وجايلز ص ٦ •

(٢) ريبير حـ ١ رقم ٧٩٠ •

(٣) على جمال الدين رقم ٧٩ •

٧٩ — **انقضاء الشيوع البحرى** : لما كان الشيوع البحرى لا يقوم على الاعتبار الشخصى بين المشتاعين ، فانه لا ينقضى بوفاة أحد الملاك أو الحجز عليه أو افلاسه أو اعساره . وينقضى الشيوع بانقضاء المدة المحددة له عند وجود مثل هذه المدة ، وكذلك بهلاك السفينة فعلا أو حكما (كما لو صودرت) . كما ينتهى الشيوع طبعا باجماع المشتاعين على ذلك ويجوز الاتفاق على منح كل شريك الحق فى طلب قسمة السفينة ويتفق مثل هذا الشرط مع نص المادة ٨٤٣ مدنى .

٨٠ — **تقدير نظام الشيوع البحرى** : تنظر الاغلبية من الشراح الى الشيوع البحرى بوصفه وضعا مرغوبا فيه على عكس الشيوع المدنى الذى يعتبره المشرع حالة قلقة يشجع على انهائها فى أقرب وقت [1] .

والواقع أن الحجة التى تساق لبقاء الشيوع البحرى ، وهى أنه وسيلة لتشجيع الاستغلال البحرى الذى قد يصعب على مالك واحد القيام به ، لا تستقيم مع التطور الحديث لملكية السفن حيث أصبحت السفن مملوكة فى العادة لشركة مساهمة أو لمؤسسة عامة . فالشيوع البحرى مرحلة من مراحل تطور ملك السفن بعد أن تبين عجز الملكية الفردية عن القيام بأعباء الاستغلال البحرى ولكنها مرحلة سابقة على ظهور الشركات التجارية . والانظمة القانونية لا تعرف بداهة طفرة واحدة وانما تتطور دائما من صورة لاخرى ، فالشيوع البحرى أصبح على حد تعبير البعض أثرا تاريخيا [2] ، لا مبرر لبقائه .

---

(١) ريبير جـ ١ رقم ٧٨٢ ، على يونس رقم ١٧٤ ، على جمال الدين رقم ٧٢ .

(٢) بونكاز رقم ٢٣٩ .

على أنه يلاحظ أن الشيوع البحرى مع ذلك قد يكون له وجود بالنسبة للسفن الصغيرة التى تقوم بالصيد أو الملاحة الساحلية . ونرى أنه يمكن تنظيم هذه الأنواع من الملاحة ، على أساس تعاونى أفضل من تركها لصورة الملكية على الشيوع [1] .

---

(1) د. ثروت أنيس فى مقال له بعنوان « نظم القانون البحرى وفلسفة الاشتراكى » مجلة القانون والاقتصاد السنة ٣٤ ص ٩٧٥ رقم ٣٨ .

الفصل الثاني

أسباب كسب الملكية

٨١ – تمهيد وتقسيم :

تتعدد أسباب كسب ملكية السفن ، فالى جانب الاسباب التى تضمنها القانون المدنى كالهبة والميراث والوصية والحيازة [١] ، نجد الاسباب المتصلة بالقانون العام كالاغتنام البحرى ، أى الاستيلاء على سفن الاعداء أثناء الحرب ، والمصادرة كعقوبة تفرضها الدولة على السفن التى تخالف أحكام القوانين ، والاستيلاء الذى تقوم به الدولة لظروف حربية أو اقتصادية ، كما حدث فى فرنسا أثناء الحربين العالميتين عندما تم الاستيلاء على جميع السفن التجارية [٢] . والى جانب هذه الاسباب نجد أسبابا خاصة بالقانون البحرى وهى التخلى عن السفينة من جانب المستأمن للمؤمن أو الترك كما يسميه القانون الليبى ، وشراء السفينة والبناء .

وسنقصر دراستنا على أسباب كسب ملكية السفينة المتعلقة بالقانون البحرى ، دون ما يتصل منها بالقانون المدنى أو القانون

---

(١) رأينا أن قاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية لا تسرى على السفن ، ولكن المقصود هنا الحيازة لمدة طويلة أى التقادم المكسب .
(٢) ضيرفو رقم ١٢٥ .

العام ، كما أن محل دراسة الترك هو عقد التأمين البحرى • وعلى ذلك ندرس فى فرعين على التوالى ، الشراء والبناء •

الفـــرع الاول

الشـــــراء

٨٢ – يعد الشراء Purchase أهم أسباب كسب ملكية السفن ، ويعتبر عقد بيع السفينة كغيره من عقود البيع الاخرى التى ترد على سائر الاموال ، لذا فانه يشترك مع هذه العقود من حيث وجـــوب توافر الاركان العامة التى يتعين توافرها فى أى عقد ، كالرضاء والمحل والسبب ، وتطبق فى هذا الخصوص القواعد القانونية العامة •

بيد أن عقد بيع السفينة يتميز أيضا بأحكام خاصة به ، وردت فى التقنين البحرى ، ونقصر دراستنا عليها • وندرس فى مبحثين على التوالى شروط هذا البيع وآثاره •

المبحث الأول

شروط البيـــع

٨٣ – تنقسم شروط بيع السفينة الى شروط موضوعيـــة عامة وشروط موضوعية خاصة يستلزمها القانون البحرى الى جانب الشروط العامة للعقد ، اذ يتطلب بعض شروط خاصة فى محل العقد وأطرافه • وقبل أن نبحث هذه الشروط نعرض لموضوع تجارية عقد بيع السفينة •

٨٤ – **تجارية العقد** : تقضى المـــادة الخامسة من التقنين التجارى فى فقرتها التاسعة بأنه يعتبر عملا تجاريا كل عمل متعلق بشراء السفن

أو بيعها ، الا اذا كان هذا البيع أو الشراء لغرض غير تجارى • ويفهم من ذلك أن جميع السفينة أو شراءها يعد تجاريا اذا كان غرضه كذلك ، أى أن هذا العمل يعتبر تجاريا سواء بالنسبة للبائع أو المشترى • بشرط أن يكون البيع أو الشراء لغرض تجارى • أى يجب أن يكون المقصود من بيع أو شراء السفينة تحقيق ربح ، وعلى ذلك لا يعد شراء شخص لسفينة نزهة عملا تجاريا ، كما لا يعد بيع الوارث لسفينة عملا تجاريا بالنسبة له [1] •

ونقصر دراستنا هنا على الشروط الموضوعية الخاصة بالقانون البحرى ، سواء ما تعلق منها بمحل العقد ، أو بطرفيه •

٨٥ – بالنسبة لمحل العقد : المفهوم من أحكام القانون البحرى أنه لا يكون محلا لبيع يخضع لأحكام التقنين الا كل سفينة بحرية بالمعنى الذى سبق أن حددناه ، ويشمل بيع السفينة ملحقاتها اللازمة لاستغلالها دون حاجة الى ذكرها صراحة فى العقد ، الا اذا اتفق صراحة بين المتعاقدين على غير ذلك • هذا ولا عبرة بنوع الملاحة التى تقوم بها السفينة فيخضع بيع جميع السفن لنصوص التقنين البحرى سواء كانت سفينة تجارية أو سفينة للصيد أو للنزهة •

هذا ويجب أن تكون السفينة موجودة وقت التعاقد وفقا للقواعد العامة (المادة ١٣٢ مدنى) • ومع ذلك يرى البعض أنه يجوز أحيانا أن يكون عقد بيع السفينة من عقود الغرر ، متى تم البيع بالعقد المسمى « البيع أيا كانت الظروف à toutes chances » أو البيع

---

(١) مصطفى طه أصول رقم ١٥٤ .

« بشرط الأخبار الحسنة أو السيئة sur bonnes ou mauvaises nouvelles » ، والمقصود من ذلك أن طرفى البيع لا يعلمان ما اذا كانت السفينة موجودة وقت التعاقد أم هلكت ، فيقبل البائع أن يبيع سفينته مقابل ثمن منخفض نظير تحمل المشترى خطر هلاكها ، ويعد هذا البيع نوعا من التأمين [1] .

ويتعين أن تكون السفينة محل البيع صالحة للملاحة ، لأن السفينة تفقد هذا الوصف متى أصبحت غير صالحة للملاحة . ومع ذلك فقد يتم بيع السفينة وفقا لشرط «as she lies» أى أن المشترى يقبل شراء السفينة أيا كانت حالتها [2] .

٨٦ - بالنسبة لطرفى العقد : أ - (البائع) يجب أن يكون البائع مالكا للسفينة أو مفوضا فى بيعها . وقد تضمنت المادة ١٢٥ من التقنين البحرى هذا المبدأ بالنسبة للربان عندما نصت بأنه يقع باطلا بيع الربان للسفينة دون تفويض خاص من مالكها .

ومع ذلك وضعت المادة ١٢٥ المذكورة استثناء على هذه القاعدة ، بحيث يجوز للربان أن يبيع السفينة دون اذن خاص أو تفويض بالبيع من المالك ، متى توافرت الشروط الآتية :

الأول : أن تصبح السفينة غير صالحة للملاحة ، لأنه فى هذه

---

(١) ريبير جـ ١ رقم ٣٩٤ .
(٢) تشورلى وجايلز ص ١٤ .

الحالة يفترض أن المــالك ،ما كان الا ليوافق على البيع لو أخطر به
مقــدما (٢) .

الثانى : أن يثبت عدم صلاحية السفينة للملاحة بأحد الأوجه
القانونية ، وبحسب الاصول ، ويتم ذلك عادة عن طــريق خبير فنى
تعينه المحكمة أو قنصل الجمهورية العربية الليبية فى الخارج .

الثالث : أن يتم البيع وفقا لتعليمات مالك السفينة ان وجدت ،
أو بالمزاد العلنى (٢) .

ولكن ما هو الجزاء الذى يترتب على مخالفة هــذه الشروط ؟
قد يبدو لأول وهلة أن البيع يعتبر باطلا فى هذه الحالة ، أو يعد على
الأقل غير نافذ فى حق المــالك (٣) ، ولكننا نرى أنه تجب التفرقة بين
قيام الربان ببيع السفينة دون اذن المــالك مدعيا أنها غير صالحة للملاحة
فى الوقت الذى يثبت فيه صلاحيتها للملاحة ، وبين قيام الربان ببيع
السفينة غير الصالحــة للملاحــة ، ولكن دون أن يثبت ذلك بالأوجه
القانونية ، أو دون أن يجرى البيع بالمزاد العلنى ، ففى الحالة الأولى
لا شك أن البيع يكون قابلا للابطال لمصلحة المــالك ، وذلك تطبيقــا
للقاعدة الواردة فى صدر المــادة ١٢٥ بحرى ، والتى تقضى ببطلان بيع
السفينة الصالحة للملاحة دون تفويض خاص من المــالك . أما اذا

---

(١) مصطفى طه اصول رقم ١٥٧ .

(٢) يلاحظ ان النص على اتمام البيع وفقا لتعليمات مالك السـفينة
يتعارض مع الفرض أن البيع يمكن أن يتم فى هذه الحالة دون اذن المالك .

(٣) مصطفى طه رقم ١٥٧ ، ويرى ريبير أن مخالفة هــذه الشروط
لا تعد ملزمة فلا يترتب على مخالفتها بطلان البيع وانما كل ما يترتب على اتمام
البيع دون مراعاة هذه الشروط ، هو الارتياب فى تصرفات الربان ومحاولة
اثبات غشه . انظر جـ ١ رقم ٣٩٧ .

ثبت أن السفينة كانت فعلا غير صالحة للملاحة وخالف الربان الاجراءات المقررة في المادة ١٢٥ ، فان المالك لا يجوز له طلب ابطال البيع ، وذلك حماية للغير الذى من حقه أن يطمئن دائما الى أن الربان يتصرف وفقا لمصلحة المالك ، ولكن يعتبر الربان مسئولا شخصيا فى هذا الفرض • فى مواجهة المالك ، اذا لحق الأخير ضرر من جراء مخالفة الربان للشروط القانونية •

ب ــ (المشترى) ليس ثمة ما يمنع ، من أن يكون مشترى السفينة ليبيا أو أجنبيا • الا أنه اذا بيعت السفينة الى أجنبى ، وجب مراعاة حكم المادة ٧٣ من التقنين البحرى التى تقضى بأنه على مالك السفينة الليبية ، اذا أراد بيعها الى أجنبى ، أن يخطر السلطات الليبية المختصة ، والتى لها أن تعترض على التصرف ، حماية للمصلحة العامة أو لحقوق الغير ، خلال ستين يوما من اخطارها بالعزم على البيع ، ويحق لهذه السلطات أن تستملك السفينة لقاء ثمن معقول ، وعلى السلطات المختصة أن تشهر العزم على البيع عند ابلاغها بذلك ، وتقدم اليها الاعتراضات على البيع خلال ثلاثين يوما من الاعلان • وتطبق هذه الأحكام أيضا ، اذا آلت السفينة الى أجنبى بطريق الارث أو الوصية ، أو اذا فقد صاحبها الجنسية الليبية • وتقضى المادة ٧٤ بأنه يقع باطلا بيع السفينة المحجوزة أو المرهونة لأجنبى الا بموافقة السلطات المختصة •

ويترتب على بيع السفينة لأجنبى بيعا صحيحا باتباع الاجراءات التى نص عليها القانون ، سقوط الجنسية الليبية عن السفينة ، ويتعين وفقا لأحكام تسجيل السفن ، ابلاغ مكتب ميناء التسجيل بذلك ، واعادة سند ملكية السفينة اليه ليقوم بشطب تسجيل السفينة (المادة ١٧ من التقنين البحرى) •

٨٧ — **التسجيل** : لم يتطلب التقنين البحرى الليبى أن يتم بيع السفينة بعقد رسمى كما فعل المشرع المصرى ولذلك يعتبر عقـد بيع السفينة وفقا للقانون الليبى عقدا رضائيا • الا أنه يجب تسجيل عقد البيع فى دفتر تسجيل السفن حتى ينتج البيع أثره ، سواء بين المتعاقدين أو بالنسبة الى الغير ، وفقا لنص المـادة ٢٠ من التقنين البحرى • أى أن التسجيل ليس شرطا لانعقاد البيع وانما لترتيب أثر من آثاره وهو نقل الملكية •

المبحث الثـــانى

آثـار البيـــع

٨٨ — **نقل الملكية** : يترتب على بيع السفينة نقل ملكيتهـا الى المشترى وقد رأينا أن هذا الأثر لا يترتب بمجرد العقد ، وانما بتسجيل التصرف فى سجل السفن ، ويعد هذا شرطا لانتقال الملكية سـواء بين المتعاقدين أو بالنسبة الى الغير [١] •

٨٩ — **التزامات المشترى** : يلتزم المشترى بأداء الثمن المتفق عليه فى العقد • ويستحق الثمن وقت تسليم السفينة الا اذا اتفق الطرفان على غير ذلك (المادة ١/٤٤٦ مدنى) ومن حق البائع أن يحبس السفينة فيمتنع عن تسليمها حتى يسـوفى ما هو مستحق له ، متى كان الثمن كله أو بعضه مستحق الدفع فى الحال (المـادة ١/٤٤٨ مدنى)

---

(١) ويفرق القانون الانجليزى ، بين بيع السفينة دون شرط وتنتقل الملكية فى هذه الحالة بمجرد العقد ، وبين بيع السفينة مع التزام البائع بعمل شىء معين فى السفينة (كاجراء بعض التعديلات فيها) ، فان الملكية لا تنتقل الا باتمام هذا العمل واخطار المشترى بذلك ما لم يتبين من وقائع الحال انصراف نية الطرفين الى غير ذلك . انظر تشورلى وجايلز ص ١٧ .

ومن حق البائع أيضا طلب فسخ البيع واسترداد السفينة الا اذا كان المشترى قد باعها الى شخص ثالث بموجب عقد بيع تم تسجيله فلا محل للاسترداد فى هذه الحالة لأن الملكية تنتقل الى المشترى الجديد بالتسجيل ، وتكون حجة على الكافة بمجرد تسجيل العقد فى سجل السفن (المادة ٣١ بحرى) • ويثور التساؤل حول ما اذا كان للبائع حق امتياز على السفينة مقابل الثمن أو الباقى منه • من المقرر أنه لا امتياز الا بنص فى القانون (المادة [illegible]/٢ مدنى) ولم يرد فى نص المادة ٤٨ بحرى التى حددت الديون الممتازة ما يفيد تقرير امتياز للبائع ، حقيقة أن المادة ١/١١٤٩ من التقنين المدنى تقرر أن ما يستحق لبائع المنقول من الثمن وملحقاته يكون له امتياز على الشىء المبيع ، وقد رأينا أن السفينة تعتبر منقولا ، الا أن مجال تطبيق هذا النص ألا يرد نص خاص فى القانون البحرى فى هذا الخصوص ، ولما كان النص الخاص الذى يقرر الامتيازات البحرية ، لم يذكر هذا الامتياز ضمن نصوصه ، بل قررت المادة ٤٨ من التقنين البحرى أنه (تعد الديون الآتية وحدها ممتازة ••) ثم عددت المادة ٤٨ هذه الديون الممتازة دون أن يرد امتياز للبائع ضمنها فلا محل عندئذ لتطبيق النص العام الوارد فى التقنين المدنى والذى يقرر امتياز بائع المنقول • [1]

٩٠ ـ التزامات البائع : يعتبر تسليم السفينة الى المشترى هو أهم التزامات البائع ويتم التسليم ، اما بمجرد العقد ، أو فى الميعاد المتفق عليه ، ويجب أن يتم التسليم بالحالة التى كانت عليها السفينة وقت التعاقد • ويشمل التسليم ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها لأنها تعتبر جزءا منها •

---

(١) عكس ذلك مصطفى طه فى مؤلفه اصول القانون البحرى رقم ١٦٧ •

ويلتزم البائع بضمان التعرض المادى أو القانونى الصادر عنه وضمان التعرض القانونى الصادر من الغير (المادة ٤٢٨ مدنى) .

كما يلتزم البائع أيضا بضمان الاستحقاق ، وضمان العيوب الخفية ، وفقا للقواعد العامة ما لم يتفق على اعفاء البائع من هذا الضمان ، على أن هذا الشرط يعتبر باطلا متى ثبت أن البائع قد تعمد اخفاء العيب فى السفينة غشا منه (المادة ٤٣٦ مدنى) [١] .

الفرع الثانى

البناء

٩١ — **تمهيد** : لم ينظم التقنين التجارى الفرنسى عقد بناء السفن ، ولذلك جاءت نصوص التقنين البحرى المصرى خالية من تنظيم عقد بناء السفينة ، ولا يكاد يحتوى القانون الليبى على نصوص خاصة ببناء السفينة سوى ما ورد فى نص المادة الخامسة من التقنين التجارى من اسباغ وصف التجارية على كل عمل متعلق ببناء السفن (م ٩/٥ تجارى) .

٩٢ — يفرق الشراح عادة عند دراسة بناء السفينة كسبب من أسباب كسب الملكية بين نوعين من البناء ، أما النوع الاول فهو مايسمونه، البناء الاقتصادى construction par économie أو البناء المباشر ويطلقون على النوع الثانى ، البناء بثمن جزافى à forfait أو بطريق المقاولة .

---

(١) يفرق القانون الانجليزى بين الشرط Condition والضمان Warranty فمخالفة الشرط تؤدى الى فسخ العقد ، أما مخالفة الضمان فلا تؤدى الا الى الحق فى التعويض للطرف المضرور . انظر تشورلى وجايلز ص ١٢ .

ويقصد بالنوع الاول أن يقوم المجهز ببناء السفينة بنفسه وتحت اشرافه وبواسطة عمال وفنيين يتعاقد معهم مباشرة •

أما النوع الثانى فالمقصود به أن يعهد الشخص الذى يرغب فى بناء سفينة ، الى مصنع يقوم بالبناء ، ويلتزم بتقديم الادوات اللازمة للبناء والعمل من عنده •

وقد أصبحت الصورة الاولى لبناء السفن ، نادرة عمليا فى الوقت الحاضر ، ولا تتعلق — اذا وجدت — الا ببناء السفن الصغيرة ، ولذا لن نوليها اهتماما فى هذه الدراسة •

وتثير الصورة الثانية عدة مشاكل قانونية هامة نعرض لها فيما يلى •

٩٣ — التكييف القانونى للعقد : لا يعتبر عقد بناء السفينة عقد مقاولة ، رغم تسميته أحيانا بعقد بناء السفينة بطريق المقاولة ، اذ يقوم المقاول باتمام العمل بناء على طلب رب العمل ولحسابه ، ويعتبر رب العمل مالكا لكل جزء يتم من العمل ، بينما فى عقد بناء السفينة فان طالب البناء لا يعتبر مالكا الا باتمام بناء السفينة [١] ، ما لم يتفق الطرفان على غير ذلك •

وقد استقر الرأى على اعتبار عقد بناء السفينة عقد بيع [٢] ، بيد أنه لما كانت الملكية لا تنتقل الى طالب البناء الا بانتهاء بناء السفينة ، لذا اعتبر هذا العقد بيع أشياء مستقبلة ، أو بيعا تحت التسليم à livrer [٣]

---

(١) ريبير ، الوجيز رقم ٧٦ •
(٢) ريبير المطول حـ ١ رقم ٣٧١ ، دانجون حـ ١ رقم ١٢٠ •
(٣) استئناف Rennes فى ١٩٦٣/١٠/٣٠ D. M. F. ١٩٦٤ — ٦٧٤ ومحكمة Quimper التجارية فى ١٩٦٢/١١/٢ D.M.F. — ١٩٦٤ — ٤٦ • ويعتبر القانون الانجليزى أيضا عقد بناء السفينة بمثابة بيع أشياء مستقبلة Future goods ، انظر تشورلى وجايلز ص ٢١ •

وقد أجازت المـادة ١٣١/١ من التقنين المدنى الليبى ، أن يكون محل الالتزام شيئا مستقبلا • ويعتبر عقد بنـاء السفينة من العقود الرضائية ، ويجوز اثباته بكافة طرق الاثبات المقررة فى المواد التجارية •

على أن المتبع فى العمل هو تحرير عقد بناء السفينة بين الطرفين كتابة •

٩٤ — نقل الملكية : ويترتب على اعتبار عقد بناء السفينة عقـد بيع أشياء مستقبلة أن الملكية لا تنتقل الى طالب البناء الا بالتسليم ، وينبنى على ذلك :

أولا : يتحمل البانى تبعة الهلاك قبل تسليم السفينة الى طالب البناء ، ويطبق هذا الحكم فى القانون الليبى ، الذى يربط تبعة الهلاك بالتسليم ، اذ تقرر المـادة ٤٢٦ من التقنين المدنى أنه اذا هلك المبيع قبل التسليم لسبب لا يد للبائع فيه انفسخ البيع واسترد المشترى الثمن ، الا اذا كان الهلاك بعد اعذار المشترى لتسلم المبيع ، فيتحمل المشترى تبعة الهلاك فى هذه الحالة الأخيرة لأن التسليم يكون قد تم حكما •

كما يطبق ذات الحكم فى القانون الفرنسى الذى يربط بين الملكية وتبعة الهلاك ، اذ أن القاعدة فى هذا القانون أن الشىء يهلك على مالكه، وفى عقد بناء السفينة لا يعتبر طالب البناء مالكا الا بالتسليم •

ثانيا : اذا حكم بشهر افلاس البانى ، فانه لا يجوز لطالب البناء استرداد السفينة من التفليسة لأنها مازالت على ملك البانى ، ولم تنتقل الملكية الى طالب البناء ، ويقتصر حق الاخير على التقدم فى التفليسة كدائن عادى بما يكون قد دفعه للبانى من مبالغ كجزء من الثمن •

ولكن هل يجوز الاتفاق فى عقد بناء السفينة على انتقال ملكيتها الى طالب البناء على مراحل ؟ بمعنى أن ينتقل اليه ملكية كل جزء يتم بناؤه مقابل ما يكون قد دفعه من الثمن ؟

يجيز القانون الانجليزى هذا الوضع ويفرق بين البيع بالتقسيط وبناء السفينة اذ بينما يحتفظ البائع بالملكية فى البيع بالتقسيط حتى قيام المشترى بدفع آخر قسط مستحق ، فانه فى بناء السفينة يكسب طالب البناء بأداء كل دفعة من الثمن ملكية ما يقابلها من أجزاء السفينة [1] .

كما يجيز القضاء الفرنسى هذا الشرط ولا يرى فيه ما يتعارض مع النظام العام [2] اذ أن من حق طرفى العقد ، أن يحددا فى العقد المبرم بينهما ، الوقت الذى تنتقل فيه الملكية [3] . ومع ذلك حكم بأنه لا يجوز تطبيق الشرط الوارد فى عقد بناء السفينة ، والذى يتفق فيه المتعاقدان على انتقال ملكية أجزاء السفينة تدريجيا بمجرد دفع أول قسط من الثمن ، لأن السفينة تكون كلا لا يتجزأ ، ويعتبر عقد البناء بمثابة عقد بيع أشياء مستقبلة للسفينة كلها لا لأجزائها [4] .

٩٥ — التزام البانى بالضمان [5] : لما كان البانى يعتبر بائعا وفقا للتكييف الذى استقررنا عليه ، فانه يكون ملزما بالضمان اذا لم يتوافر فى السفينة وقت التسليم الصفات التى كفل لطالب البناء وجودها

---

(١) تشورلى وجايلز ص ٢١ .

(٢) استئناف Rennes فى ١٩٦٣/١٠/٣٠ سابق الاشارة اليه .

(٣) ريبير جـ ١ رقم ٣٧٨ .

(٤) محكمة Quimper التجارية فى ١٩٦٢/١١/٢ سابق الاشارة اليه .

(٥) لم نر داعيا لذكر الالتزامات التقليدية التى يفرضها عقد البيع على المشترى او على البائع ، كدفع الثمن من جانب الاول ، والالتزام بالتسليم من جانب الاخير ، وقصرنا الكلام على التزام البانى بالضمان لاهميته الخاصة فى عقد بناء السفينة .

فيها ، أو اذا كان بالسفينة عيب ينقص من قيمتها أو نفعها بحسب الغاية المقصودة ، مستفادة مما هو مبين فى العقد ، أو مما هو ظاهر من طبيعتها ، أو من الغرض الذى ستعد له ، وذلك تطبيقا للقواعد العامة فى عقد البيع (المادة ٤٣٦/١ مدنى) •

كما يلتزم البانى بضمان العيوب الخفية التى يثبت وجودها فى السفينة ، وذلك دون حاجة الى اثبات علمه بوجود هذا العيب ، لأن هذا العلم مفترض دائما فيه ، تبعا لكونه متخصصا وفنيا [١] ، فى صناعة السفينة التى سلمها لطالب البناء ، ويشبه البانى فى هذا الغرض بالبائع سيىء النية فلا يستطيع لخطئه الجسيم : أن يتحلل من هذا الضمان [٢] •

ويقوم هذا الالتزام سواء وجد العيب فى هيكل السفينة ، أو فى جزء جوهرى منها [٣] • والمقصود من العيب الخفى للسفينة الذى يضمنه البانى ، هو العيب الذى لا يمكن الكشف عنه بالفحص المعتاد (المادة ٤٣٨/٢ مدنى) •

ويترتب على التزام البانى بضمان العيب الخفى ، أنه من حق طالب البناء فسخ العقد أو طلب التعويض •

ويلاحظ أن ما يترتب من أضرار للغير نتيجة وجود العيب الخفى فى السفينة يعفى الناقل من المسئولية قبل الغير • وبناء على هذا حكم بأن العيب الخفى الذى يكون من طبيعته اعفاء الناقل البحرى من

---

(١) نقض فرنسى فى ١٧ يوليو ١٩٦٤ D.M.F. — ١٩٦٤ — ٦٠٢ •
(٢) نقض فرنسى فى ٦ يوليو ١٩٦١ D.M.F. — ١٩٦١ — ٥٩٦ •
(٣) استئناف روان فى ٣٠ نوفمبر ١٩٦١ D.M.F. — ١٩٦٢ — ٦١١ •

المسئولية ، يفترض فيه أنه لا يمكن كشفه بالرقابة أو التجربة الفنية العادية ، ولا يعد كذلك العيب القائم فى آلات التبريد الموجودة بالسفينة مما يترتب عليه تلف الفاكهة المشحونة على هذه السفينة (١) .

ويثور البحث حول التزام البانى بتعويض الغير الذى يصيبه الضرر من وجود العيب الخفى • ومن البدهى أنه لا يمكن الزام البانى فى هذه الحالة بالضمان على أساس المسئولية التعاقدية ، لأن الغير لم يكن طرفا فى عقد بناء السفينة ، بيد أنه يجوز مساءلة البانى لا على أساس التزامه بالضمان قبل الغير ، وانما على أساس أحكام المسئولية التقصيرية متى توافرت شروطها (٢) .

---

(١) السين التجارية فى ٨ مايو ١٩٦٣ D.M.F. — ١٩٦٤ — ٦٧٨ .

(٢) وقد عرض على القضاء الانجليزى قضية طلب فيها المدعى تعويضات من الشركة المدعى عليها والتى تقوم بصناعة الملابس الداخلية بسبب وجود مادة كيمائية استخدمت فى صنع هذه الملابس ، وسببت للمدعى مرضا جلديا ، وقضت محكمة الاستئناف سنة ١٩٣٢ بالزام الشركة بالتعويض ، برغم أن التعاقد لم يتم بينها وبين المدعى مباشرة ، وانما بين الاخير وتاجر التجزئة ، وذلك تاسيسا على ان هذا العيب يعد خفيا لا يستطيع تاجر التجزئة اكتشافه ، انظر تشورلى وجايلز ص ٢٤ .

الباب الثالث

الحقوق العينية التبعية على السفينة

٩٦ — تمهيد وتقسيم : يقصد بالحقوق العينية التبعية أو التأمينات العينية ما يقرره القانون من ضمانات للدائن على عين معينة ، تخوله استيفاء حقه من ثمن هذه العين بما تتضمنه هـذه الحقوق من ميزة الأولوية للدائن الذى يتقرر له هذا الضمان ، ومن ميزة التتبع للعين فى أية يد تكون ، والتأمينات العينية التى يقـررها القانون المدنى هى الرهن الرسمى وحق الاختصاص [1] والرهن الحيازى وحقوق الامتياز •

وضمانا للحقوق التى تنشأ لدائن المجهز فقد اهتم القانون البحرى بتقرير تأمينات عينية على السفينة لهؤلاء الدائنين ، فنظم الحقوق الممتازة البحرية ، وقواعد الرهن البحرى • ويمنح القانون المصرى على خلاف القانون الليبى ، للدائن العادى حق تتبع على السفينة خلافا لـما تقرره القواعد العامة من أن للدائن العادى حق الضمان العام على أموال مدينـه •

ونبحث فى فصلين حقوق الامتياز البحـرية ثم أحكام الرهن البحـرى •

---

(١) ويطلق عليه التقنين المدنى الليبى « الرهن القضائى » •

الفصل الأول

حقوق الامتياز البحرية

٩٧ — تقديم : احتوى التقنين البحرى على نصوص خاصة بالامتيازات البحرية وهى المواد من ٤٨ الى ٦٠ وقد نقلت أحكام التقنين البحرى الليبى فى هذا الخصوص عن نصوص المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهون البحرية والتى أبرمت فى بروكسل بتاريخ ١٠ أبريل ١٩٢٦ وقد أدخلت مصر أيضا أحكام هذه المعاهدة فى قانونها الداخلى فصدر القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ ينظم الامتيازات البحرية وعقد الرهن البحرى ولم تنضم مصر الى هذه المعاهدة • وعلى الرغم من انضمام فرنسا الى المعاهدة المذكورة الا أنها أدخلت أحكامها فى تشريعها الداخلى بمقتضى القانون الصادر فى ١٩ فبراير ١٩٤٩ الذى عدل المواد ١٩٠ وما بعدها من التقنين التجارى •

ويلاحظ أن المعاهدة الدولية قد وضعت الامتيازات البحرية فى خمس مراتب ، وأطلقت عليها الامتيازات الدولية ثم أجازت لأية دولة أن تضيف امتيازات أخرى ، بشرط أن تأتى لاحقة فى المرتبة للرهن البحرى • وقد سار المشرع الليبى على هذه الخطة كما سنرى ، اذ بعد أن نصت المادة ٤٨ على الامتيازات الدولية فى فقراتها الخمس الأولى ، تضمنت الفقرتان السادسة والسابعة امتيازات أخرى ، قضت المادة ٥٣ بحرى بأنها تأتى فى مرتبة لاحقة لحقوق الدائنين المرتهنين•

ونقسم دراستنا فى هذا الفصل الى ثلاثة فروع • نتكلم فى الأول عن الحقوق الممتازة ، ونخصص الثانى لبيان محل الامتياز ، ونعرض فى الثالث لانقضاء الامتياز •

الفـــرع الأول

الحقـــوق الممتـــازة

٩٨ — كان التقنين البحرى المصرى الصادر سنة ١٨٨٣ يقرر أحد عشر امتيازا بحريا وكانت معظم هذه الامتيازات مقررة للديون التعاقديه دون غيرها من الديون الناشئة عن الفعل الضار أما القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ والذى أخذ بأحكام المعاهدة الدولية فقد قرر امتيازا لهذه الديون الاخيرة للتعويضات المستحقة عن التصادم وحوادث الملاحة الأخرى • وهذا هو الوضع أيضا فى القانون الليبى الا أن القانون الأخير يختلف عن القانون المصرى باضافته الى الامتيازات الدوليـة امتيازات أخرى تأتى لاحقة للرهن البحرى بينما اكتفى المشرع المصرى بالامتيازات الدولية •

ونعرض فيما يلى للامتيازات المقدمة على الرهن البحـرى ثم للامتيازات اللاحقة لهذا الرهن •

أولا : الامتيازات المقدمة على الرهن البحرى

٩٩ — امتيازات المرتبة الاولى : وقد نصت عليها المـادة ١/٤٨ من التقنين وهى « الرسوم والمصاريف القضائية والمصاريف المدفوعة للمحافظة على الثمن لمصلحة الدائنين العامة والرسوم عن حمولة السفينة ورسوم المنارة والمرفأ وغيرها من الرسوم والصيانة منذ دخول السفينة فى آخر مرفأ » •

وعلى ذلك تتضمن المرتبـــة الاولى للامتيازات البحرية الحقوق الآتية :

١ — الرسوم والمصاريف القضائية والمصاريف المدفوعة للمحافظة على الثمن لمصلحة الدائنين العامة ، ويقصد بها المصاريف التى أنفقت من جانب أحد الدائنين أو بعضهم فى سبيل بيع السفينة وتوزيع الثمن الناتج عن البيع بين الدائنين .

والعلة فى ترتيب امتياز لهذه المصاريف أنها أنفقت لمصلحة جميع دائنى المجهز وعلى ذلك فاذا أنفق أحد الدائنين مصاريفا للمحافظة على حق خاص به فقط فلا يتقرر امتياز لهذه المصاريف الا اذا كانت تابعة لدين آخر ممتاز فانها تأخذ نفس مرتبته ، لأن هذه المصـــاريف تلحق بأصل الدين [1] .

٢ — رسوم الحمولة والمنائر والموانىء وغيرها من الرسوم والتكاليف العامة المماثلة ، والمقصود منذلك تقرير امتياز لجميع الضرائبوالرسوم المستحقة للخزانة العامة والتى تفرض على السفينة التى تدخل الموانىء الليبية .

٣ — رسوم الدلالة : وهى الرسوم التى تلتزم بها السفن مقابل تقديم خدمة الارشاد لها عند دخولها منطقة الارشاد أو خروجهـــا منها ، ومتى كان الارشاد اجباريا ى ميناء من الموانىء تلتزم السفينة الخاضعة للارشاد بأداء الرسم المقرر له والذى يحدد على أساس حمولة السفينة ، سواء استعانت بخدمات المرشد أو لم تستعن بها ، الا أن

(١) ريبير حـ ٢ رقم ١١١٦ ، على يونس رقم ٢٨١ ، على جمال الدين رقم ١٢٦ .

السفينة تلتزم فى الحالة الأخيرة بأداء رسم اضافى الى جانب رسوم الارشاد المقررة ويشمل الامتياز أيضا هذا الرسم الاضافى [1] .

٤ ــ مصاريف الحراسة والصيانة منذ دخول السفينة فى آخر ميناء : ويقصد بمصاريف الحراسة المبالغ التى تعطى لمن يعهد اليه بخفر السفينة والقيام بالأعمال التى تلزم لها بعد رسوها فى الميناء وتسريح طاقمها [2] .

ويقصد بمصاريف الصيانة ما ينفق على السفينة للمحافظة على مقدار ضمان الدائنين ، فتشمل اذن نفقات حفظ السفينة . ولا يتعلق هذا الامتياز الا بالمصاريف التى تنفق على السفينة عند دخولها آخر ميناء وقبل بيعها قضائيا ، ولكن لا يدخل فى هذه المصاريف نفقات الحراسة القضائية عند توقيع الحجز على السفينة لأنها تدخل ضمن المصاريف القضائية [3] .

١٠٠ ــ ويلاحظ أن الحقوق الأربعة المذكورة تعتبر جميعا ممتازة فى المرتبة الأولى ، أى ان هذه الحقوق متساوية من حيث مرتبتها ، فاذا تعددت فانها تشترك جميعا فى التوزيع بنسبة كل حق منها وقد تضمنت المادة ٥٠ من التقنين البحرى النص على هذه القاعدة صراحة .

وعلى ذلك فاذا تصورنا مثلا أن هناك رسوما مستحقة لمصلحة الموانىء والمنائر تلتزم بها السفينة مقدارها خمسمائة جنيه ، وأن

---

(١) ويلاحظ أن اجر المرشد فى القانون الانجليزى لا يتقرر له امتياز الا اذا بلغ الارشاد درجة الانقاذ البحرى ، فيعتبر حق المرشد ممتازا بهذه المثابة . تشورلى وجايلز ص ٣٧ .

(٢) على يونس رقم ٢٨٦ .

(٣) ريبير حـ ٢ رقم ١١٢٠ .

السفينة تلتزم بدفع رسوم ارشاد مقدارها خمسمائة جنيه ، كما أن المصاريف القضـــائية التى أنفقت لحفظ السفينة وبيعها بلغت مائتين وخمسين جنيها ، وكان الثمن الناتج عن بيع السفينة مقـــداره ألف جنيه ، فان مصلحة الموانىء والمنائر تحصل على أربعمائة جنيه مقابل الرسوم المستحقة لها ويدفع مبلغ أربعمائة جنيه نظير تقـــديم خدمة الارشاد للسفينة ويسدد من المصاريف القضائية المبلغ الباقى وهو ١٠٥٠ جنيـــه .

١٠١ — امتيازات المرتبة الثانية : « الديون الناشئة عن عقـــد استخدام الربان والبحارة وسائر مستخدمى السفينة » وقد ورد ذكر هذه الديون فى الفقرة (٢) من المـــادة ٤٨ من التقنين البحرى (١) .

وعلى ذلك يقرر القانون امتيازا للأجور المستحقة للربان والبحارة ويأتى هذا الامتياز فى المرتبة الثانية من الامتيازات البحرية .

وتضع معاهدة بروكسل سنة ١٩٢٦ هذا الامتياز أيضا فى المرتبة الثانية . وكذلك القانون المصرى ، بينما يضعه القانون الفرنسى فى المرتبة الثالثة ، أما القانون الانجليزى فهو وان كان يقرر الامتيازات البحرية فى أغلب الأحوال للحقوق الناشئة عن الفعل الضار فانه يقرر امتيازا لأجور الربان والبحارة وان كان يضعه فى مرتبة لاحقة للامتياز المقرر للتعويض الناشىء عن التصادم ، ويقال فى تبرير ذلك أن اهمال الربان والبحارة هو الذى أدى الى وقوع التصادم (٢) .

---

(١) ريبير حـ ٢ رقم ١١٢١ .

(٢) تشورلى وجايلز ص ٤١ . ويلاحظ ان القانون الانجليزى لم يكن يقرر امتيازا سوى لاجور البحارة دون أجر الربان ، ثم تقرر الامتياز الاخير عام ١٨٤٤ وظهر فى نصوص قانون الملاحة التجارية عام ١٨٩٤ فى الفقرة الاولى من المادة ١٦٧ . راجع Temperly رقم ٣١٣

ويلاحظ أن الامتياز لا يتقرر فقط بالنسبة لدين الأجر ، وانما لجميع المبالغ الناشئة عن عقد استخدام الربان أو البحارة ، اذ أن النص لم يقتصر على ذكر الأجور ، وانما يبسط الامتياز على جميع الديون الناشئة عن عقود استخدام الربان أو البحارة ، وتعتبر هذه الديون عند تعددها فى مرتبة واحدة ، بحيث تشترك جميعا فى التوزيع بنسبة كل دين منها •

١٠٢ — امتيازات المرتبة الثالثة : « الجعل الواجب الأداء للانقاذ والمساعدة ولمساهمة السفينة فى غرامة الخسائر المشتركة » (الفقرة «٣» من المادة ٤٨ من التقنين البحرى) وتتضمن امتيازات المرتبة الثالثة نوعين من الحقوق :

١ — المكافآت المستحقة نظير المساعدة والانقاذ : والحكمة من تقرير هذا الامتياز واضحة اذ لولا عمل الانقاذ لهلكت السفينة •

ويعتبر هذا الامتياز فى القانون الفرنسى فى المرتبة الرابعة ، أما القانون الانجليزى فيعتبر مكافأة الانقاذ من الديون الممتازة التعاقدية والتى تأتى فى مرتبة لاحقة لامتيازات الديون الناشئة عن الفعل الضار الا اذا كانت السفينة ملزمة بمقتضى نص فى القانون بتقديم المساعدة لسفينة أخرى فى حالة خطر [١] •

٢ — حصة السفينة فى الخسارات المشتركة : فالخسارة التى تلحق بعض الشاحنين ، نتيجة تخلص السفينة من بضائعهم لتخفيف حمولتها وتجنيبها الخطر ، تفيد الشاحنين الآخرين ، كما تفيد السفينة ذاتها ، لذا يجب أن تتحمل السفينة نصيبا فى تعويض أصحاب البضائع الذين

---

(١) تشورلى وجايلز ص ٤٠ ،ص ٤١ وهامش رقم٥ من الصفحة الاخيرة .

لحقتهم أضرار الخسائر المشتركة . ويعتبر هذا النصيب دينا ممتازا على السفينة فى مرتبة دين مكافأة المساعدة والانقاذ .

١٠٣ — امتيازات المرتبة الرابعة : « التعويض عن التصادم وعن غيره من طوارىء الملاحة وعن الأضرار المسببة للمرافىء والأحواض وسبل الملاحة ، والتعويض عن الاصابات البدنية التى تصيب الركاب والبحارة ، والتعويض عن تلف وهلاك الشحنة » (الفقرة ٤ من المادة ٤٨ بحرى) وتتضمن امتيازات هذه المرتبة ، الحقوق الآتية :

١ — التعويضات المستحقة عن التصادم وطوارىء الملاحة الأخرى : أى يكون لمالك السفينة الذى يتقرر له حق التعويض نتيجة ما يلحقه من أضرار بسبب تصادم ناشىء عن خطأ سفينة أخرى مثلا ، حق امتياز على هذه السفينة الأخيرة . ويلاحظ أن التصادم يدخل ضمن الطوارىء الملاحية ، ولكن المشرع أراد بالتخصيص قبل التعميم، أن يبرز ما للتصادم من أهمية خاصة بالنسبة للحوادث البحرية الأخرى، ويلاحظ أن أساس التعويض فى هذه الحالة هو الفعل الضار لا العقد .

وقد استقر القضاء الانجليزى ، على أن الامتيازات المتعلقة بحقوق ناشئة عن الفعل الضار tort تأتى فى مرتبة سابقة للامتيازات المتعلقة بحقوق ناشئة عن العقد ، كامتياز أجور الربان والبحارة . ويقال فى تبرير ذلك أن من تعاقد مع السفينة ارتبط بارادته الحرة بها [١] ، وكان بوسعه أن يحتاط لنفسه ويشترط ضمانا اتفاقيا بتقرير رهن لصالحه على السفينة .

---

(١) تشورلى وجايلز ص ٤١ . ويعتبر القانون الانجليزى الامتياز البحرى maritime lien رابطة بين الحق والسفينة ، أى أنها رابطة عينية in rem أو ليست رابطة شخصية in personam بين المدين والدائن ، فلا يتأثر حق الدائن بانتقال ملكية السفينة الى شخص آخر لان حقه يتعلق بالسفينة ذاتها.ويختلف الامتياز البحرى فى هذا الخصوص عن امتيازات =

٢ ـ التعويض عن الاضرار المسببة للمرافىء والاحواض وسبل الملاحة : والمقصود بذلك التعويضات المستحقة عن الأضرار التى تلحقها السفينة بالمنشآت القائمة بالموانىء عند دخولها أو رسوها أو خروجها من هذه الموانىء ، أو عند وجودها فى الاحواض التى تخصص لاصلاح ما قد يلحق السفينة من عطب أو مرورها فى طرق الملاحة الواقعة فى المياه الاقليمية للدولة • ولايحظ أن القانون المصرى يعتبر هذه الديون فى المرتبة الأولى مع الرسوم القضائية والرسوم المستحقة للدولة •

٣ ـ التعويض عن الاصابات البدنية التى تصيب الركاب والبحارة: أى تشمل امتيازات هذه المرتبة ، التعويضات المستحقة للركاب أو البحارة ، أو ورثتهم نتيجة ما يلحقهم من اصابات بدنية بسبب الحادث البحرى •

ويرى البعض أن الامتياز يضمن أيضا التعويضات المستحقة على المجهز عن الأضرار المادية والاصابات البدنية التى تلحق الشاحنين أو الغير [1] • على أننا لا نرى ذلك لأن الامتياز لا يقرر الا بنص قانونى •

٤ ـ التعويض عن تلف أو هلاك الشحنة : ويشمل الامتياز التعويض عما يلحق البضائع أو الأمتعة من هلاك أو تلف •

ولا يتعلق الامتياز الا بالتعويضات المترتبة على الهلاك أو التلف،

=القانون العام Common Law التى تنقسم الى نوعين ، امتيازات حيازية Possessory liens وتبنى على فكرة الرهن الضمنى وتعطى الدائن الحق فى حبس الشىء حتى يستوفى حقه ، وامتيازات قانونية Statutory liens وتعطى للدائن سلطة حجز الشىء لاستيفاء حقه ، اما الامتيازات البحرية فهى تخول للدائن ميزة التتبع وميزة الاولوية •

(١) على يونس رقم ٢٨٩ •

دون التأخير • ومتى تعـددت الديون الممتازة فى هذه المرتبة ، فانها تشترك جميعا فى التوزيع بنسبة كل دين منها •

١٠٤ — امتيازات المرتبة الخامسة : الديون الناتجة عن عقـود أبرمها الربان أو عمليات أجراها خارج مربط السفينة ، بموجب صلاحياته القانونية ، لحاجة حقيقية تقتضيها صيانة السفينة أو اكمال السفر . سواء أكان الربان صاحب السفينة أم لم يكن ، وسواء أكان الدين له ، أم للممونين أو للمرممين أو للمقرضين ، أم لغيرهم من المتعاقدين (الفقرة ٥ من المـادة ٤٨ بحرى) • وعلى هذا تعتبر الديون الناشئة عن العقود التى يبرمها الربان والعمليـات التى يقوم بها كبيع بعض البضائع التى تحملها السفينة ليستفيد من ثمنها فى شراء ما يلزم لحاجة السفينة الفعلية ، من الديون الممتازة سواء أكان الربان مالكا للسفينة . أو غير مالك ، وسواء أكان الدين مستحقا للربان ذاته بأن قام هو بأداء هذه الديون أو بدفع ثمن ما يلزم لحاجة السـفينة الفعلية ، أم كان الدين مستحقا للمتعاقدين مع الربان أم لأصحاب البضائع التى تم بيعها • وتعرف هذه الديون فى القانون الانجليزى باسم the master's disbursements.

ويلزم لاعتبار هذه الديون ممتازة توافر الشروط الآتية :

أولا : أن تنشأ هذه الديون خارج مربط السفينة ، ويقصد بالمربط ميناء تسجيل السفينة أى موطنها • والحكمة من تطلب هذا الشرط ، أن المتعاقد مع الربان يكون بعيدا عن مالكها ، فلا يستطيع أن يطلب من المـالك تقرير رهن له على السفينة لضمان حقه •

ثانيا : أن يقع التصرف الناشىء عنه الدين فى حدود صلاحيات الربان القانونية ، اذ لا يلتزم المجهز بتصرفات الربان الخارجة عن صلاحياته •

ثالثا : أن يكون التصرف الناشىء عنه الدين ، بسبب الحاجة الفعلية لصيانة السفينة أو متابعة السفر ، من ذلك مثلا ، ثمن الوقود اللازم للرحلة البحرية ، ونفقات اصلاح السفينة • ولكن لا يعد دينا ممتازا ، نفقات تحسين السفينة كشراء جهاز لا يلزم لسير السفينة ، ولا يفرض القانون وجوده عليها [1] •

ثانيا : الامتيازات اللاحقة للرهن البحرى

١٠٥ — تضمنت الفقرتان السادسة والسابعة من المادة ٤٨ بحرى ، بعض امتيازات بحرية وقضت المادة ٥٣ بحرى ، بأن هذه الامتيازات تأتى فى المرتبة بعد حقوق الدائنين المرتهنين ، اذ تنص هذه المادة على أن « يأتى الدائنون المرتهنون المسجلة ديونهم على السفينة بترتيب تسجيلهم فورا بعد الدائنين الممتازين المذكورين فى البنود رقم ١ و ٢ و ٣ و ٤ و ٥ من المادة ٤٨ » • أى أن المراتب الخمسة المذكورة آنفا للامتيازات البحرية ، تأتى متقدمة على حقوق الدائنين المرتهنين ، وبمفهوم المخالفة فان الامتيازات الواردة فى الفقرتين ٦ و ٧ تأتى لاحقة لهذه الحقوق ، وهذه الامتيازات هى :

أولا : التعويض الواجب أداؤه لمستأجرى السفينة : والمقصود من ذلك أن مالك السفينة قد يؤجرها الى شخص آخر اما لرحلة معينة أو لمدة محددة ، ويلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الميعاد والمكان المتفق عليهما ، ويجب أن تكون السفينة فى حالة صالحة للملاحة ، فاذا أخل المؤجر بأى من هذه الالتزامات كان من حق

---

(١) نقض مدنى فرنسى فى ١٩٦٥/٢/٢ D.M.F. — ١٩٦٥ — ٢٧٨ ، وفى نفس المعنى نقض فرنسى فى ١٩٦٣/٣/١٨ D.M.F. — ١٩٦٣ — ٣٩٦ ونقض فى ١٩٦٢/١/٣١ D.M.F. — ١٩٦٢ — ٢٧٢ ونقض فى ١٩٦١/٥/٨ D.M.F. — ١٩٦١ — ٤٦٠ وانظر تعليق P. Lureau على الحكمين الاخيرين D.M.F. ١٩٦٢ — ٣٦٩ •

المستأجر أن يطالبه بالتعويض . هذا التعويض يعتبر دينا ممتازا يأتى فى المرتبة بعد حقوق الدائنين المرتهنين .

ثانيا : مجموع أقساط التأمين المعقود على السفينة عن آخر رحلة مؤمن عليها أو عن مدة التأمين ، بشرط ألا تزيد الأقساط الممتازة عن أقساط سنة . وعلى ذلك فاذا قام المالك بالتأمين على جسم السفينة أو أجهزتها ، فان أقساط التأمين المستحقة للمؤمن عن آخر رحلة مؤمن عليها ، فيما لو عقد التأمين بالرحلة تكون من الحقوق الممتازة على السفينة ، وكذلك تكون أقساط التأمين المعقود لمدة معينة ممتازة بالنسبة لآخر مدة مؤمن عليها بشرط ألا تتجاوز سنة . ويقصد بآخر رحلة أو آخر مدة مؤمن عليها ، الرحلة أو المدة السابقة على التنفيذ على السفينة وبيعها لصلحة الدائنين . وتأتى حقوق المؤمن بالنسبة للأقساط المذكورة فى مرتبة لاحقة للرهن البحرى ، ثم تأتى بعد التعويض المستحق لمستأجرى السفينة .

١٠٦ — آثار الامتياز : يترتب على ثبوت حق الامتياز البحرى أن يكون من حق الدائن ، التقدم على غيره من الدائنين الممتازين التاليين له فى المرتبة ، كما يتقدم على الدائنين المرتهنين للسفينة أصحاب حقوق الامتياز الواردة فى الفقرات الخمس الأولى من المادة ٤٨ أما الحقوق المذكورة فى الفقرتين السادسة والسابعة من هذه المادة فتأتى ، كما ذكرنا ، لاحقة للرهن البحرى .

ومن ناحية أخرى يخول الامتياز البحرى للدائن ، ميزة التتبع ، أى للدائن الممتاز أن يتتبع السفينة فى أية يد تكون . وهذه الميزة لا تتقرر فى الامتيازات المدنية المفروضة على المنقول ، اذ تنص الفقرة الأولى من المادة ١١٣٧ من التقنين المدنى على أنه : « لا يحتج بحق الامتياز على من حاز المنقول بحسن نية » ولكن تثبت ميزة التتبع فى

حقوق الامتياز المدنية الخاصة الواقعة على العقـار ، ولذلك تقترب السفينة فى هذه الجزئية من العقارات .

على أن القانون البحرى لم يتطلب شهر حقوق الامتياز البحرية كما هو الحال بالنسبة للحقوق الممتازة الواردة على العقار وانما تترتب الامتيازات البحرية كما تنص المـادة ٥٢ بحرى بمجرد تقرير الدين ، شأنها فى ذلك شأن الحقوق الممتازة المدنية الواردة على المنقول . وتقضى المـادة ٥٢ بحرى أيضا بأن الامتيازات البحرية لا تخضع لأى اجراء ، ولا لأى شرط خاص بالاثبات ، أى تثبت هذه الامتيازات بمجرد ثبوت الدين ، دون حاجة لاجراء آخر أو شرط معين .

ومع ذلك تنص المادة ٥٩ من التقنين البحرى على أن : « للدائنين الممتازين أن يسجلوا امتيازهم ليجرى اعلانهم بعرض السفينة للبيع وفقا للشروط المنصوص عليها فى المـادة ٤٨ من هذا القانون ، ولا يؤثر هذا التسجيل فى درجة الامتياز ويدرج التسجيل فى صحيفة السفينة فى السجل » .

ونلاحظ على هذا النص ما يأتى :

١ ـ أن الحقوق الممتازة وان كانت لا تخضع أصـلا للتسجيل لأنها تترتب منذ تقرير الدين ، الا أن ذلك يؤدى الى عدم معـرفة الدائنين الممتازين على السفينة فيصعب اعلانهم ببيع السفينة عنـد التنفيذ عليها ليباشروا عليها حقوقهم الممتازة ، لذلك ولمصلحة الدائنين الممتازين يكون من حقهم أن يسجلوا امتيازهم فى صحيفة تسجيـل السفينة بمكتب التسجيل حتى يمكن الاستدلال عليهم عنـد عرض السفينة للبيع .

٢ — قد يفهم من نص المادة ٥٩ أن عرض السفينة للبيع عند التنفيذ عليها واعلان الدائنين الممتازين المسجلة حقوقهم بذلك ، يتم وفقا لشروط نصت عليها المادة ٤٨ من التقنين البحرى ، مع أن هذا النص خاص بتحديد حقوق الامتياز البحرية ولم يتضمن أية شروط فى هذا الخصوص •

٣ — تقضى المادة ٥٩ صراحة بأنه لا يترتب على تسجيل حقوق الامتياز أى أثر بالنسبة لتحديد مرتبة الامتياز لأن مراتب الامتياز يحددها القانون • ومع ذلك يلاحظ ما تنص عليه المادة ٢٦ بحرى الواردة فى خصوص قيد الحقوق المترتبة على السفن ، من أن تاريخ تسجيل الحقوق العينية يحدد مرتبة الامتياز ، فاذا قدمت طلبات تسجيل تتعلق بسفينة واحدة فى يوم واحد حددت الساعة التى يودع فيها الطلب ، مرتبة الامتياز للحقوق المترتبة على السفينة • ونرى بوضوح أن نص المادة ٢٦ يتناقض مع نص المادة ٥٩ اذ أن مراتب الامتياز وفقا للنص الأخير يحددها القانون ، لا تاريخ التسجيل ، ولا أثر للتسجيل على ذلك ، وتترتب الديون البحرية الممتازة بحسب ما ورد فى فقرات المادة ٤٨ بحرى ، لا بحسب ميعاد تسجيل حقوق الامتياز ، كما أن الديون الواردة فى فقرة واحدة تعتبر متزاحمة ، دون أثر لساعة التسجيل على مرتبة هذه الديون • لذلك ننتهى الى أن المادة ٥٩ هى التى يجب اعمالها بخصوص ترتيب الامتيازات البحرية دون التفات الى ما ورد فى المادة ٢٦ بحرى ، والغالب أن النص الأخير ، يقصد بيان طريقة ترتيب الرهون البحرية لا الامتيازات البحرية •

١٠٧ — ترتيب الامتيازات البحرية : تنص المادة ٤٩ بحرى على أنه :

« يجب تصنيف الدائنين الممتازين بحسب السفرة فتكون لديون السفرة الأخيرة الممتازة أيا كانت مرتبتها ، الأولوية على ديون السفرات السابقة غير أن الديون الناتجة عن عقد واحد باستخدام الملاحين تعتبر دائما ديون السفرة الأخيرة ولو كانت تتعلق بسفرة سابقة » •

كما تنص المادة ٥٠ على أنه :

« تصنف الديون المتعلقة بسفرة واحدة بالترتيب المقرر فى المادة ٤٨ • وديون المرتبة الواحدة المتعلقة بالسفرة نفسها تأتى متزاحمة ويصنف جعل المساعدة والانقاذ والديون المفروضة لتقديم المؤن والترميم بالترتيب المعاكس لتاريخ انشائها » •

وأخيرا تنص المادة ٥١ على أنه :

« تعتبر الديون المتعلقة بحادث بحرى واحد ناشئة فى وقت واحد » •

ومن جماع هذه النصوص يمكننا أن نستخلص القواعد الآتية فى ترتيب الامتيازات البحرية :

القاعدة الأولى : تعتبر الديون المتعلقة بكل رحلة مستقلة عن ديون الرحلة الأخرى ، وتعتبر هذه الديون ممتازة وفقا للمراتب التى سبق بيانها سواء ما تقدم منها الرهن البحرى ، أو ما كان لاحقا له •

القاعدة الثانية : تعتبر ديون الرحلة الأخيرة المقدمة على ديون الرحلات السابقة عليها ، ويقصد بالرحلة الأخيرة ، الرحلة السابقة على

بيع السفينة ، فتكون ديون الرحلة الاخيرة بجميع مراتبها متقدمة على الديون الممتازة للرحلات الأخرى مهما كانت مرتبتها • ومع ذلك يرد على هذه القاعدة استثناء يتعلق بالديون الناتجة عن عقد استخدام الربان والبحارة فتعتبر ديون الربان والبحارة الناشئة عن عقود عملهم، كما لو كانت قد نشأت فى الرحلة الأخيرة ، ولو كانت عن رحلات سابقة على هذة الرحلة ، والهدف من ذلك منح الربان والبحارة ضمانا قويا للحصول على أجورهم وجميع حقوقهم الناشئة عن عقد العمل البحرى• ويبين مما تقدم أن لتحديد المقصود بالرحلة البحرية أهمية خاصة اذ يتعلق الأمر بترتيب الامتيازات بين الدائنين ، ويجب أن يفهم بالرحلة البحرية ، الرحلة الحقيقية للسفينة فحتى نكون بصدد رحلة جديدة يتعين أن تعود السفينة الى ميناء الاستغلال ثم تشرع فى رحلة جديدة[1] • وعلى ذلك لا تعد رحلة بحرية قيام السفينة بنقل بضاعة من ميناء الى آخر مادامت لم تعد الى ميناء الاستغلال ، لتستعد لرحلة جـديدة • فالرحلة البحرية هى رحلة السفينة وليست رحلة البضاعة [2] • على أنه من المقرر أن تحديد الرحلة البحـرية بالمعنى السابق ، قاصر على الملاحة لأعالى البحار ، دون ملاحة الصيد أو الملاحة الساحلية التى تقوم فيها السفن برحلات دورية تستغرق فترات قصيرة ، ولذا يقصد بالرحلة فى هذا المجال جميع ما تقوم به السفينة من رحلات خـلال تجهيز واحد [3] •

القاعدة الثالثة : تعتبر الديون الواردة فى فقرة واحدة منفقرات المـادة ٤٨ بحرى فى مرتبة واحدة ، وتكون ديون كل مرتبة متزاحمة

---

(١) ريبير حـ ٢ رقم ١١٤٦ ، على يونس رقم ٣٠٨

(٢) تمبرلى رقم ٢١٦ •

(٣) ريبير حـ ٢ ص ١٠٠ هامش رقم (٤) والاحكام التى اشار اليها ، على يونس رقم ٣٠٨ •

بحيث تشترك فى التوزيع بنسبة كل دين منها ولكن يرد على هذه القاعدة استثناءان :

(أ) بالنسبة لجعل المساعدة والانقاذ ، وهو حق ممتاز من المرتبة الثالثة فانه اذا تعدد ، ترتب الحقوق وفقا للترتيب العكسى لتواريخ انشائها ، بمعنى أنه اذا تعرضت سفينة لخطر بحرى فى أول أكتوبر مثلا وقامت سفينة أخرى بتقديم المعونة لها واستحقت مقابل ذلك مكافأة انقاذ ثم تعرضت نفس السفينة لخطر آخر فى نفس الرحلة بتاريخ ٥ أكتوبر ، وطلبت المعونة فقامت احدى السفن بانقاذها واستحقت مكافأة انقاذ فان مكافأة الانقاذ المستحقة للسفينة الأخيرة التى قامت بالمساعدة فى ٥ أكتوبر تتقدم على مكافأة الانقاذ المستحقة للسفينة المنقذة فى أول أكتوبر ، لأنه لولا الانقاذ الأخير لهلكت السفينة وانقضى بالتالى محل امتياز الدائن . ويلاحظ أن المشرع لم يتعرض لدين حصة السفينة فى الخسائر المشتركة وهو فى نفس مرتبة جعل الانقاذ ، واذا يظل كذلك دون أن يخضع لهذا الاستثناء ، ونلفت النظر الى أنه وفقا للمادة ١٥ فان الديون المتعلقة بحادث بحرى واحد تعتبر ناشئة فى وقت واحد مهما كانت تواريخ انشائها ، ومعنى ذلك أنه لو وقع حادث لسفينة جعلها فى وضع يستحق الانقاذ وأقدمت احدى السفن على انقاذها ونتيجة نفس الحادث تعرضت السفينة للخطر فى اليوم التالى ، وقامت سفينة أخرى بانقاذها ، فان مكافأة الانقاذ المستحقة لكل من السفينتين المنقذتين تعتبر فى مرتبة واحدة دون اعتبار لتواريخ هذه الديون .

(ب) بالنسبة لامتيازات المرتبة الخامسة وهى الديون التى تنشأ عن تصرفات الربان لتقديم المؤن أو لترميم السفينة لمتابعة السفر أو لصيانة السفينة ، فانها ترتب أيضا طبقا للترتيب العكسى لتواريخ انشائها . وعلى ذلك اذا قام الربان بشراء وقود للسفينة لمتابعة السفر

فى يوم معين ثم قام بعد ذلك باجراء ترميمات للسفينة فى يوم لاحق ، فان الدين الأخير يتقدم على الدين الأول •

١٠٨ — امتيازات القانون المدنى : لما كانت السفينة تعتبر من المنقولات كقاعدة عامة وكان القانون المدنى قد تضمن فى نصوصه تقرير امتيازات على المنقول فى حالات معينة ، فقد ثار الخلاف حول سريان امتيازات القانون المدنى على السفينة الى جانب الامتيازات البحرية •

ذهب رأى الى جواز ذلك ، قائلا ان امتيازات القانون المدنى العامة أو الخاصة على المنقولات يمكن أن ترد على السفينة ، لان القانون البحرى لم يرد فيه أى نص يستبعد تطبيق الامتيازات المدنية ، وأنه يمكن القول أن الامتيازات المدنيـة تأتى لاحقـة فى المرتبـة للرهن البحرى (١) • ولكن هـذا الرأى قد استهدف بحق لنقـد بعض الشراح (٢) ، اذ أن القانون البحرى صريح فى أن الديون الواردة فيه تعد وحدها ممتازة (المادة ٤٨ من التقنين البحرى الليبى والمادة الاولى من القانون المصرى رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١) ومن ناحية أخرى فان القانون البحرى يعد قانونا خاصا بالنسبة للامتيازات التى تتقرر فى نطاق الاستغلال البحرى فيتعين الرجوع الى نصوصه دون نصوص أى قانون آخر ، اذ يتعلق الامر بتعداد امتيازات قانونية يجب الرجوع فيه الى أحكام القانون الخاص دون أحكام القانون العام • وهـذا الرأى هو وحده الذى يتفق مع ما للقانون البحرى من ذاتية • وفضلا عما تقدم فان القانون المدنى يتضمن امتيازات مماثلة للامتيازات البحرية كامتياز المصروفات القضائية ، وامتياز المبالغ المستحقة للخزانة العامة ،

---

(١) مصطفى طه اصول جـ ٢ رقم ٧٤٢ وما يليه •
(٢) على يونس رقم ٢٩٥ وما يليه ، على جمال الدين رقم ١٣٥ • وهذا ايضا هو رأى شوفو رقم ١٨١ •

وامتياز المبالغ المستحقة للمستخدمين ، وامتياز المبالغ المنصرفة لحفظ المنقول أو ترميمه ، فلو أن القانون البحرى أراد أن يطبق امتيازات القانون المدنى ، لما نص على الامتيازات البحرية المماثلة للامتيازات المدنية ، ولأحال بشأنها الى القانون المدنى .

ونخلص من ذلك الى أن الامتيازات التى وردت فى القانون البحرى ، هى التى يمكن أن ترد فقط على الثروة البحرية دون امتيازات القانون المدنى ومع ذلك يجوز أن يكون لدائن المجهز نوعان من الامتيازات ، امتياز بحرى يقع على الثروة البحرية للمجهز وامتياز مدنى يقع على ثروته البرية . من ذلك مثلا امتياز الديون الناشئة عن عقد استخدام الربان والبحارة ، فهو امتياز بحرى من المرتبة الثانية فيتعلق بالثروة البحرية ، بيد أنه لما كان الربان والبحارة من مستخدمى المجهز ، فيكون لهم أيضا امتياز مدنى ، بمقتضى المادة ١١٤٥ من التقنين المدنى يقع على ما يملكه من عقارات ومنقولات لا تدخل ضمن ثروته البحرية [١] .

الفرع الثانى

محل الامتياز

١٠٩ — تكفلت المواد ٥٤ ، ٥٥ ، ٥٦ من التقنين البحرى ، ببيان محل الامتياز بحيث يشمل السفينة وأجرة السفر الذى نشأ فيه الدين الممتاز ، كما يشمل تفرعات السفينة وأجرة النقل المكتسبة منذ بدء السفر .

---

(١) على يونس رقم ٢٩٨ .

أى أن الامتياز البحرى يقع على الثروة البحرية للمجهز ، سـواء أكان المجهز مالكا للسفينة أو غير مالك ، بأن كان مستأجرا لهـا ، فالامتياز رابطة عينية لا تتعلق بشخص المدين ، وانما بالثروة البحرية ذاتها . ولكن لا يجوز للدائن أن يتمسك بالامتياز اذا تعامل مع مجهز غير مالك للسفينة ، وكانت حيازة المالك للسفينة قد زالت بفعل غير مشروع متى ثبت أن هذا الدائن سيىء النية ، أى أنه كان يعلم وقت نشأة حقه ، أنه يتعامل مع غاصب للسفينة . وعلى ذلك تقضى المـادة ٦٠ من التقنين البحرى ، بتطبيق أحكام الامتياز على السـفن التى يستثمرها مجهز لا يملكها ، أو رئيس استأجرها ما لم تكف يد صاحبها بسبب عمل غير مباح ، وعندما يكون الدائن سيىء النية .

ونبين فيما يلى عناصر الثروة البحرية التى تكون محلا للامتيـاز البحرى ، وفقا لنصوص المواد من ٥٤ الى ٥٦ بحرى .

١١٠ - **السفينة :** تعتبر السفينة أهم وعاء للامتياز البحـرى ، ويقصد بها السفينة البحرية بالمعنى الذى سبق أن حددناه ، كما يشمل الامتياز أيضا ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها والتى تعتبر جزءا منها ، أما المراكب التى تقوم بالملاحة الداخلية ، فانها تخضع لامتيازات القانون المدنى .

وتعتبر السفينة ذاتها محلا للامتياز ولو كان يستغلها غير مالكها . على أنه من المقرر أن الامتياز لا يقع الا على السفينة التى نشـأ الدين بسببها ، دون غيرها من السـفن التى قد تكون تابعـة لنفس المجهـز (١) .

---

(١) تشورلى وجايلز ص ٣٩ .

هذا ومتى تحطمت السفينة انتقل الامتياز الى ثمن حطامها .

١١١ - الاجرة : ويرد الامتياز البحرى على أجرة السفينة ، وهى ما تسمى بأجرة النقل Freight, frêt الخاصة بالرحلة التى نشأ خلالها الدين . ويقصد بأجرة النقل فى هذا المجال ، الاجرة الاجمالية أى الاجرة المستحقة للمجهز ، دون خصم مصاريف الرحلة [١] .

ومع أن القاعدة كما ذكرنا أن الامتياز لا يتقرر الا على الاجـرة الخاصة بالرحلة التى نشأ خلالها الدين ، فقد استثنت الفقرة الثانية من المـادة ٥٤ من التقنين البحرى الامتياز المقرر للديون الناشئة عن عقد استخدام الربان والطاقم وباقى الاشخاص المستخدمين فى السـفينة ، اذ يترتب هذا الامتياز على مجموع أجور السفينة المستحقة عن الرحلات التى تتم خلال عقد استخدام واحد .

وتفترض مباشرة الامتياز على أجرة النقل أن هذه الاجرة لا زالت مستحقة للمجهز ، أى لم تدخل ذمته بعد وتعتبر دينا فى ذمة الشاحن ، ويمكن أيضا أن تشبه الاجرة التى تكون تحت يد الربان أو وكيل المجهز بالاجرة المستحقة [٢] ، لانها لم تدخل ذمة المجهز بعد ، اذ أن أجـرة النقل فى هاتين الحالتين ، يمكن أن تكون محلا لحجـز ما للمدين لدى الغير ، سواء بتوقيع الحجز تحت يد الشاحن أو الربان أو ممثـل المالك [٣] .

---

(١) ريبير حـ ٢ رقم ١١٥٣ .
(٢) ريبير نفس الموضع .
(٣) مصطفى طه فى الوجيز رقم ٩٧ .

١١٢ - وتقضى المادة ٥٦ من التقنين البحرى فى فقرتها الاولى ، بأن تنزل منزلة أجرة السفينة أجرة نقل الركاب والمبلغ المقطوع الذى يحتمل أن تنحصر فيه مسئولية أصحاب السفن ، ويجب أن تكون أجرة نقل الركاب مستحقة أيضا ، حتى يمكن أن تكون وعاء للامتياز . ويلاحظ أنه من النادر حدوث ذلك حيث تدفع أجرة السفر دائما مقدما أو يجب على الاقل أن تكون قيمة هذه الاجرة تحت يد الربان أو ممثل المالك .

أما المقصود بالمبلغ المقطوع الذى يحتمل أن تنحصر فيه مسئولية مالكى السفن ، فبيان ذلك أنه تطبيقا لنص المادة ٩٧ من التقنين البحرى ، يحق لمالك السفينة أن يحدد مسئوليته بدفع قيمة السفينة وأجرة النقل التى تقدر جزافا بعشرة فى المائة من قيمة السفينة فى بدء السفر (المادة ١٠٢ بحرى) . وبذلك يبرأ مالك السفينة من مسئوليته عن التزامات الربان .

وهذا المبلغ يشبه بأجرة النقل ويمكن أن يرد عليه الامتياز البحرى .

١١٣ - **تفرعات السفينة وأجرتها :** بينت المادة ٥٥ من التقنين البحرى ، ما يعتبر من تفرعات أو ملحقات السفينة وأجرتها بالنسبة للامتيازات ، ويمكن بالتالى أن يرد عليها حقوق الامتياز البحرية . ويعد من تفرعات السفينة وأجرتها ما يأتى :

١ — التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التى لحقت بالسفينة ولم يتم اصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل .

وعلى ذلك يدخل ضمن محل الامتياز ، ما يستحق لمالك السفينة من تعويض عما أصاب السفينة من أضرار مادية ، بشرط ألا تكون هذه [illegible] قد تم اصلاحها ، لان معنى ذلك أن السفينة بعد اصلاحها

ستكون محل امتياز ، وكذلك مبلغ التعويض المستحق ، وفى ذلك تعدد لحل الامتياز [1] ، لان التعويض المستحق للمالك يكمل ما أصــاب الســفينة من نقص فى قيمتها بعد وقوع الأضرار ، التى لحقت بها ، فاما أن يرد الامتياز على الســفينة بعد اصــلاحها حيث تكون قد استعادت ما نقص من قيمتها ، واما أن يرد الامتياز على الســفينة قبل اصلاحها فيمتد الامتياز الى ما يكمل نقص قيمة السفينة ، أى الى التعويض المستحق عما لحق السفينة من أضرار •

كذلك يعتبر من ملحقات أجرة النقل ، التعويضــات المســتحقة للناقل ، عن خسارة أجرة النقل بسبب خطأ الشاحن أو خطأ الغير [2] •

٣ ــ التعويضات المستحقة للمالك عن الخسارة البحرية المشتركة باعتبارها تكون أضرارا مادية لحقت بالسفينة ولم تعوض أو عن خسارة أجرة السفينة • ويقصد بهذه التعويضات ما يحصل عليه مالك السفينة من تعويض بسبب ما لحق السفينة من أضرار نتيجة قيامها بتضــحية اختيارية لأجل السلامة العامة وانقاذ السفينة وما عليها من بضائع ، كما لو ضحت السفينة ببعض أجزائها كالأهلاب والصوارى لتخفيف حمولتها ، أو كما لو جنحت السفينة عمدا على الساحل لتفادى الاصطدام بالصخور ولانقاذ السفينة فأصيبت بأضرار ، وتستحق السفينة لذلك تعويضا عن هذه الاضرار يلتزم بدفعها كل من أفاد من انقاذ السفينة • ويشترط أيضا فى هذه الحالة ألا يتم اصلاح هذه الأضرار •

ويعتبر من ملحقات أجرة النقل فى هذه الحالة التعويضات المستحقة للناقل بسبب خسارة أجرة النقل نتيجة الخسائر المشتركة ، كمــا لو

---

(١) على جمال الدين رقم ١٣١ ص ٧٦ هامش (١) •
(٢) على جمال الدين رقم ١٣١ •

اضطر الى تضحية بعض البضائع التى تستحق أجرة نقلها عند الوصول ، وخسر تبعا لذلك هذه الأجرة .

٣ ــ الجعـل الواجب الأداء لصاحب السفينة عما يقوم به من مساعدة أو انقاذ لغاية نهاية السفر بعد خصم المبالغ المخصصة للربان ولسائر مستخدمى السفينة .

فما يستحق لمالك السفينة من مكافآت بسبب تقديمه المســاعدة لسفينة أخرى أو انقاذه لسفينة فى حالة خطر ، يعتبر من ملحقــات السفينة التى يرد عليها الامتياز ، ولما كان من حق الربان و البحارة الذين يعملون على السفينة التى قامت بالمساعدة أو الانقاذ ، الاشتراك فى نصيب من المكافآت المستحقة عن المساعدة أو الانقــاذ ، فان هــذا النصيب لا يتحمل بالامتياز ويتعين خصمه من المبــالغ التى تعتبر خاضــعة للامتيـــاز .

ويلاحظ أن علة تقرير الامتياز على الملحقات السابق ذكرها هى أنها تعتبر جزءا من الذمة البحرية للمجهز ، وهى وان كانت لا تعتبر من ملحقات السفينة بالمعنى القانونى الذى سبق أن رأيناه عند دراسة تعريف السفينة [1] ، الا أنها تعد كذلك فى نطاق الامتيازات والرهون البحـــرية .

وغنى عن الذكر أن هذه الملحقات ، قد وردت فى المــادة ٥٥ بحرى على سبيل الحصر فلا يجوز أن تضاف اليها عناصر أخرى .

---

(١) أنظر ما تقدم رقم ٤٥ .

١١٤ — ولا يعتبر من ملحقات السفينة وأجرة النقل ، وفقا لنص الفقرة الثانية من المـادة ٥٦ ، التعويض الواجب الأداء لصـاحب السـفينة ، بمقتضى عقد التأمين والمكافآت والأمانات المالية وغيرها ، أى لا يدخل ضمن محل الامتياز ، التعويض الذى يستحق للمالك بمقتضى عقد التأمين ، رغم أن القانون المدنى يقرر أنه اذا كان الشىء المؤمن عليه مثقلا بامتياز ، انتقل هذا الحق الى التعويض المستحق للمدين بمقتضى عقد التأمين (المـادة ١١٣٩ من التقنين المدنى) • ويقـال فى تبرير استبعاد تعويض التأمين من نطاق الامتياز أن هذا التعويض لا يدخل ضمن عناصر الثروة البحرية للمجهز من جهة ، ولان الشارع أراد أن يختص الدائن المرتهن للسفينة بمبلغ التأمين اذا اتفق على ذلك صراحة فى عقد الرهن من جهة أخرى [1] ، وفقا لمـا تقضى به الفقرة الثانية من المـادة ٦٥ من التقنين البحرى • أما المكافآت والأمانات الماليـة وغيرها فيقصد بها ، ما تمنحه الدولة من مكافآت واعانات مالية لمالكى السفن بهدف تقوية الأسطول البحرى للدولة وتدعيمه ، حتى يصـمد أمام المنافسـة الأجنبية ، وتحقيقا لهذه الاعتبارات لا يجوز أن تكون مثل هذه المعونات محلا للامتياز • ويلاحظ أنه قـد ورد فى النص عبـارة « أمانات مالية » ، ونعتقد أن الصحيح هو « اعانات » مالية • أما كلمة (وغيرها) فورودها فى النص معيب ، لاننا بصـدد اسـتثناء يجب تحـديده •

---

(١) مصطفى طه اصول رقم ٧٣٥ •

الفــرع الثــالث

انقضــاء الامتيــــاز

١١٥ – بينت المادتان ٥٧ ، ٥٨ من التقنين البحــرى أحــكام انقضاء الامتيازات البحــرية ، فنصت المــادة ٥٧ على ســقوط كل الامتيازات المحددة فى المــادة ٤٨ بمضى سنة ، ما عدا امتياز الديون الناشئة عن المؤن والمنصوص عليها فى الفقرة ٥ فتسقط بمضى ستة أشهر، ثم بين النص وقت بدء سريان التقادم ، أما المــادة ٥٨ فانها نصت على أن تسقط الامتيازات أيضا بالبيع القضائى الجارى بالطرق المقررة فى القانون ، وبالبيع الرضائى ، اذا توافرت شروط معينة •

ومن هذين النصين ، يبين أن هناك ثلاثة أسباب لانقضاء الامتياز البحرى ، البيع القضائى للسفينة ، ونقل ملكية السفينة الى شــخص آخر ، متى توافرت شروط معينة تضمنتها المــادة ٥٨ من التقنين ، وأخيرا ينقضى الامتياز بالتقادم ، وذلك على التفصيل الآتى :

١١٦ – **البيع الاجبارى :** يترتب على بيع السفينة بواســطة القضاء ، تطهيرها من جميع التكاليف العينية المثقلة بها ، بما فى ذلك حقوق الامتياز ، وانتقال حقوق الدائنين الى الثمن الناتج عن البيع •

١١٧ – **البيع الاختيارى :** سبق أن رأينا أن من آثار الامتيــاز البحرى ، تقرير حق التتبع للدائنين الممتازين ، وعلى ذلك فلا تترتب على انتقال ملكية السفينة الى الغير ، انقضاء حقوق الامتياز المقررة عليهــــا •

بيد أن المــادة ٢/٥٨ نصت على انقضاء حقوق الامتياز الواردة على السفينة فى حالة بيع السفينة بيعا اختياريا متى تم البيع وفقــا

لأحكام المواد ٢١ ومن ٢٤ الى ٢٧ ومن ٣٣ الى ٣٥ و ٣٧ من هـذا القانون . أى متى قام طرفا البيع باتباع اجراءات التسجيل المنصوص عليها فى القانون والتى عرضنا لها فيما تقدم • كذلك يشترط القيام باجراءات تطهير السفينة من حقوق الامتياز العالقة بها • وقد بينت المادة ٥٨ الاجراءات التى يتم بها تطهير السفينة وهى :

(أ) شهر عقد الشراء بنشره فى الجريدة الرسمية ، وفى احدى الصحف اليومية الواسعة الانتشار •

(ب) لصق اعلان على باب مكتب التسجيل ، على أن يذكر فى النشر والاعلان ، اسم المشترى وموطنه •

(جـ) أن لا يكون قد بلغ المشترى أى اعتراض من الدائن خلال شهر من النشر •

ويجب توافر جميع الشروط السالف بيانها دون الاقتصار على بعضها ، والا بقى الامتياز عالقا بالسفينة رغم انتقال ملكيتها للمشترى• ويلاحظ أن اجراءات التطهير لا تمس الا السفينة دون أجرة النقل أو الديون الاخرى التى تعتبر من ملحقات السفينة وأجرة النقل ، لأن البيع لا يشملها [1] •

على أن المادة ٥٨ بحرى تنص على انتقال حقوق الامتياز الى ثمن السفينة ما دام هذا الثمن لم يدفع ، ولو بعد انقضاء المهلة المحددة ، بشرط أن يكون الدائن قد أعلم المشترى بدينه قبل الدفع بورقة اعتراض، ويجب أن يبلغ الإعتراض عن طريق البريد المسجل المرفق بعلم الوصول •

---

(١) مصطفى طه الوجيز رقم ١٠٢ •

أى ان المشترى يجب أن يتربص شهرا من تاريخ النشر فى الصحف، قبل أن يدفع الثمن الى البائع ، فان حصلت معارضة خلال هذه المدة من دائنى البائع الممتازين ، فيمتنع عليه أن يوفى بالثمن الى البـــائع ، حتى يستطيع الدائنون الممتازون ، مباشرة امتيازهم عليه .

أما اذا انقضت مدة الشهر المذكورة دون حصول معارضة من دائنى البائع الممتازين ، فان المشترى يمكنه عندئذ الوفاء بالثمن الى البـــائع . على أن الامتياز يظل قائما على الثمن لو مضت مدة الشهر المشار اليها ، اذا توافر شرطان :

١ — ألا يكون الثمن قد دفع .

٢ — أن يعلن الدائن المشترى باعتراضه على دفع الثمن .

ويلاحظ أن القانون قد حدد الشكل الخاص الذى يجب أن تتم به معارضة الدائنين الممتازين للمجهز فى دفع الثمن ، وذلك بأن أوجب اتمام هذه المعارضة فى شكل خطاب مسجل بعلم الوصول ، فان اتخذت شكلا آخر ، كخطاب عادى مثلا أو خطاب مسجل دون علم الوصـــول ، فلا يترتب على ذلك حـــدوث الأثر الذى يرتبه القانون على المعارضة وهو انتقال الامتياز الى الثمن [1] .

١١٨ — **التقادم :** تقضى المـــادة ٥٧ بحرى ، بأن تسقط بالتقـــادم بمضى سنة ، كل الامتيازات المحددة فى المـــادة ٤٨ ما عدا امتيـــاز

---

(١) ونعتقد أن الخطاب المسجل بعلم الوصول هو الحد الادنى لشكل المعارضة ، وليس الشكل الوحيد لها فان اتخذت المعارضة شكلا أكثر فاعلية، كاتمامها فى صورة انذار على يد محضر ، فانها تنتج نفس الاثر الذى يرتبه القانون على الخطاب المسجل بعلم الوصول .

الديون الناشئة عن المؤن ، والمنصوص عليها فى الفقرة الخامسة من المادة ٤٨ ، فانها تسقط بمضى ستة شهور .

ويلاحظ من هذا النص أن حقوق الامتياز البحرية تنقضى كقاعدة عامة بالتقادم السنوى ، ما عدا الامتياز الضامن لحقوق متعهدى التوريد الذين يتعاقدون مع الربان خارج الميناء الأصلى للسفينة بسبب الحاجة الفعلية لها [1] . اذ تنقضى هذه الحقوق بمضى ستة شهور ولما كانت المدد المشار اليها تعتبر مدد تقادم لا سقوط ، فانها يرد عليها الوقف والانقطاع متى قام سبب يبرر ذلك .

ويمكن تبرير قصر مدة تقادم حقوق الامتياز ، بمراعاة ما تتطلبه شئون التجارة البحرية من السرعة فى تسويتها .

بيد أنه فى حالة عدم امكان حجز السفينة المرتب عليها الامتياز فى المياه الاقليمية الليبية ، فى حال وجود موطن الدائن أو مقر عمله الرئيسى فى ليبيا فقد نصت الفقرة الأخيرة من المادة ٥٧ بحرى ، على امتداد مدة التقادم الى ثلاث سنوات من تاريخ نشوء الدين .

ولكن متى تبدأ مدة التقادم المقررة لحقوق الامتياز البحرية ؟ القاعدة أن هذه المدة تبدأ من وقت استحقاق الدين ، على أن المادة ٥٧ من التقنين البحرى ، حددت الوقت الذى تبدأ فيه مدة التقادم بالنسبة للامتيازات المقررة لبعض الحقوق ، أى الوقت الذى تصبح فيه هذه الحقوق مستحقة الأداء ، وذلك على الوجه الآتى :

---

(١) حكم فى فرنسا بأن توريد اجهزة للسفينة لا يفرضها القانون لا يخول المتعهد بالتوريد امتيازا بحريا ، نقض ١٨ مارس ١٩٦٣ D.M.F. ــ ١٩٦٣ ــ ٣٩٦ .

١ — بالنسبة الى حقوق الامتياز الضــامنة لاجور المساعدة والانقاذ ، ابتداء من يوم انتهاء هذه العمليات .

٢ — بالنسبة الى حقوق الامتياز الضامنة لتعويضات التصادم والحوادث الأخرى والاصابات البدنية ، من يوم وقوع الضرر .

٣ — بالنسبة الى الامتياز الخاص بهلاك البضائع والأمتعة أو تلفها ، من يوم تسليم البضائع أو الامتعة أو من اليوم الذى كان يجب تسليمها فيه .

٤ — بالنسبة الى الترميمات والمؤن وغيرها من الحالات الأخرى المشار اليها فى الفقرة الخامسة من المـادة ٤٨ ، والمقصود جميــع امتيازات المرتبة الخامسة — من يوم نشوء الدين .

هذا ويلاحظ أن حقوق الأشخاص المستخدمين فى السفينة والتى تعتبر ممتازة من المرتبة الثانية ، لا تعتبر حالة الأجل ، الا فى نهــاية السفر ، بالرغم من حق هؤلاء الأشخاص فى طلب سلفيات أو دفعات أثناء السفر (المــادة ٢/٥٧ بحرى) . ولا يؤدى الترخيص لهــؤلاء الأشخاص فى استلام دفعات مقدما أو على الحساب من حقوقهم ، الى اعتبار هذه الحقوق مستحقة الدفع ، باستلام هذه الدفعــات ، ولذا لا يصلح تاريخ استلام هذه الدفعات ، كأساس لاحتساب بداية مدة تقادم حقوق الامتياز المقررة لهذه الديون .

والتقادم لا يلحق الا حقوق الامتياز ذاتها ، دون الدين محــل الامتياز ، ما لم ينقض بسبب خاص به ، وتبعا لذلك ينقضى الامتياز ذاته بتقادم الدين المضمون أو بانقضائه لاى سبب آخر من أســباب انقضاء الالتزام .

لا يمنع من المنازعة بعد ذلك فى وجود الامتياز ذاته للدين [1] .
ومن المقرر أن الدفع بتقادم الامتياز المقرر لأحـد الحقوق ،

١١٩ — وانقضاء حق الامتياز دون انقضاء الدين ذاته محـل الامتياز ، يخالف ما هو مقرر فى القواعد العامة من بقاء الامتيـاز طالمـا أن الدين المضمون لم ينقض ، ولكن الشارع البحرى أراد أن يحث الدائنين البحريين على الاسراع فى المطالبـة بديونهم ، منعا من تراكم الحقوق الممتازة ، ورعاية لمصالح الدائنين المرتهنين ، وتجـديدا لائتمان المجهز [2] ، ولذلك تنص صدر المادة ٥٨ على أن الامتيازات البحرية تسقط بغض النظر عن الأسباب العـامة لسقوط الالتزامات .

---

(١) نقض فرنسى فى ١٨ مارس ١٩٦٣ D.M.F. ١٩٦٣ — ٣٩٦ .
(٢) مصطفى طه الوجيز رقم ١٠٢ .

الفصل الثانى

الرهن البحرى

١٢٠١ — تمهيد وتقسيم : يتخذ الضمان الاتفاقى ، الذى يقرره القانون المدنى للدائنين ، أحد شكلين ، الرهن الحيازى الذى قد يرد على المنقول أو على العقار ، ويقتضى حيازة الدائن المرتهن أو شخص يعينه الطرفان للشىء محل الرهن ، والرهن الرسمى الذى لا يرد الا على العقار دون أن يقتضى خروج حيازة العقار محل الرهن ، من يد المدين الراهن .

وبرغم أن السفينة تعتبر قانونا من المنقولات ، الا أن المشرع لم يجز رهنها حيازيا ، اذ فى حيازة الدائن المرتهن لها ، تعطيل لاستغلالها بوساطة المجهز واضعاف لائتمانه . ومن ناحية أخرى فان الحكمة التى من اجلها منع المشرع ورود الرهن الرسمى على المنقـولات ، تنتفى بالنسبة للسفينة ، فالقاعدة أن الحيازة فى المنقول سند الملكية وهـذه القاعدة تعطل ميزة التتبع المقررة للدائن المرتهن فى عقد الرهن الرسمى ، اذا أجيز على المنقول ، فضلا عن أن حيازة الدائن المرتهن للمنقول تقوم مقام الشهر ، الذى يرد على التصرفات العقارية لعدم خضوع المنقول لنظام معين للشهر . أما بالنسبة للسفينة فان قاعدة الحيازة فى المنقول

سند الملكية لا تسرى عليها ، كما أوضحنا فيما سبق [1] ، ومن ناحية أخرى فان القانون يوجب تسجيل السفن ، وشهر ما يرد عليها من حقوق عينية ومن بينها الرهن بقواعد تتماثل مع قواعد الرهن الرسمى المقررة فى القانون المدنى ، ولذا يمكن القول أن السفينة تشبه العقار فى هذا الخصوص •

وقد نظم التقنين البحرى الليبى ، الرهن البحرى فى المواد من ٦١ الى ٧٢ تحت عنوان « التأمينات » وأطلق على عقد الرهن البحرى ، عقد التأمين البحرى • ونرى أن استعمال اصطلاح عقد التأمين البحرى ، محل اصطلاح عقد الرهن البحرى ، يؤدى الى لبس بين الرهن Mortgage والتأمين (insurance) وهو ما يسميه التقنين البحرى الليبى بعقد الضمان • ولذلك نفضل استعمال الاصطلاحين اللذين عرفا فى العمل بالنسبة لعقد الرهن وعقد التأمين ، خاصة وأن المشرع الليبى ذاته يستعملهما فى التقنينات الاخرى ، فالتقنين المدنى — وهو الشريعة العامة للمعاملات — نظم عقد التأمين (insurance) فى المواد من ٧٤٧ الى ٧٨٠ ، كما نظم الرهن بجميع أنواعه فى المواد من ١٠٣٣ الى ١١٣٣ • كما أن التقنين التجارى يستعمل اصطلاح الرهن فى المواد ٥ فقرة ١٦ وفى المواد من ١٩٣ الى ١٩٩ بالنسبة لرهن البضائع المودعة فى المستودعات العامة ، وفى المواد من ٢٣٥ الى ٢٤٠ بالنسبة لسلفيات البنوك المضمونة برهن ، كما استعمل اصطلاح التأمين فى المادة ٨١٣ التى تتعرض لحالة افلاس المستأمن • ومن الغريب أن التقنين البحرى الليبى ذاته ، يستعمل أحيانا اصطلاح الرهن ، اذ بينما يعبر عن السفينة محل الرهن فى نصوص عقد الرهن البحرى بالسفينة المؤمن عليها (المادة ٧٢ بخصوص بيع السفينة المؤمن عليها

---

(١) انظر سابقا رقم ٤٩ •

فى ليبيا) فاننا نجده يعبر عنهـا فى المـادة ٧٤ بالسـفينة المرهونة (ويتعلق النص بحظر بيع السفينة المحجوزة أو المرهونة لاجنبى) . لذلك نرى أن يتدخل المشرع ليضع حدا لهذا التناقض فى الاصطلاحات القانونية المستعملة فى التقنينات الليبية .

ونبحث فى ثلاثة فروع على التوالى ، انشاء الرهن البحـرى ، ثم نتكلم عن آثاره سواء فيما بين المتعاقدين أو بالنسبة الى الغـير ، وأخيرا نبين كيفية انقضاء الرهن البحرى .

الفـــرع الاول

انشـــاء الرهن البحرى

١٢١ — تمهيـد : يعتبر الرهن البحرى عقدا ، لذا لابد من توافر أركان معينة فى نشوئه بين المتعاقدين ، هذه الاركان قد تكون موضوعية أو شكلية ، ولمـا كان أثر الرهن ، لابد أن يتعدى المتعاقدين الى الغير ، فقد أوجب القانون تسجيل الرهن ، لا لينفذ فى حق الغير فقط ، وانما بين المتعاقدين أيضا . ونبين فيما يلى الاركان الموضوعية للرهن ثم الاركان الشكلية وشهر الرهن .

المبحث الاول

الاركان الموضوعية للرهن

١٢٢ — يشترط فى عقد الرهن توافر الاركان الموضوعية ، التى تتطلبها القواعد العامة فى جميع العقود كالرضاء والمحل والسبب ، ولمـا كان الرهن البحرى يتميز بأحكام خاصة بسبب طبيعة محل الرهن ،

كما أن لطرف العقد أهمية معينة فى عقد الرهن ، لذا ستشمل دراستنا للاركان الموضوعية للرهن ، ما يتعلق منها بمحل الرهن وطرفيه •

١٢٣ — أولا : محل الرهن :

يرد الرهن على السفينة وملحقاتها اللازمة لاستغلالها ، دون حاجة الى ذكر هذه الملحقات صراحة فى عقد الرهن ، لانها تعتبر من أجزاء السفينة ، ولكن يجوز الاتفاق صراحة فى عقد الرهن على استبعاد هذه الملحقات •

ولا يكون محلا للرهن البحرى سوى السفينة باعتبارها أداة الملاحة البحرية ولا يجوز أن تكون السفينة محلا للرهن الا اذا كانت حمولتها الاجمالية طنين أو أكثر [1] (المادة ٦١ بحرى) •

ويشمل الرهن بالاضافة الى جسم السفينة وملحقاتها ، التعويض عن الضرر الذى قد يلحق السفينة ، الا اذا خصص هذا التعويض لترميم السفينة وصيانتها (المادة ١/٦٥ بحرى) •

ولكن لا يجوز أن يكون محلا للرهن ، أجرة السفينة ، أو ما يعد من ملحقاتها بحسب النصوص الخاصة بالامتياز البحرى ، كما لا يجوز أن يدخل فى محل الرهن ، المكافآت أو الاعانات الحكومية ، كذلك لا يدخل تعويض التأمين ضمن محل الرهن ، الا اذا تضمن عقد الرهن النص على تخويل الدائنين المرتهنين الحق فى تعويض التأمين بشرط

---

(١) وعلى عكس ذلك تقضى المادة ١٣ من القانون المصرى رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بالامتيازات والرهون البحرية ، بان يجوز رهن السفينة وذلك أيا كان نوع الملاحة الذى تقوم به السفينة وأيا كانت حمولتها . ولكن يتفق حكم التقنين البحرى الليبى مع حكم التشريع الفرنسى والتشريع اللبنانى.

قبول المؤمن لذلك أو ابلاغه به ، ويلاحظ ما ورد فى المـادة ٦٥ فى هذا الخصوص من خطأ مادى يؤدى الى خلط فى الفهم [1] .

وكما يرد الرهن على السفينة بأكملها ، فانه قد يرد على حصة فيها ، ولكن لا يجوز للشريك على الشيوع رهن حصته الا بموافقـة أغلبية الشركاء من الناحية العددية بشرط أن يملكوا نصف السفينة . كما أنه متى صـارت السـفينة حطـاما ، فان الرهن يبقى مع ذلك على حطامهـا [2] .

١٢٤ — السفينة فى دور الانشاء : تقضى المـادة ١/٦٦ من التقنين البحرى ، بأنه يجـوز ابرام عقد الرهن البحـرى على سفينة قيـد الانشـــاء .

والاصل أن رهن السفينة فى دور الانشاء يقوم به البانى ، لانه يعتبر كما رأينا المالك للسفينة فى هذه الفترة ، ويمكنه الرهن من تقوية ائتمانه ، بالحصول على المـال اللازم لاتمام البناء . ويجوز لطالب البناء أن يرهن السفينة فى هذه المرحلة ، متى اتفق على انتقال ملكية

---

(١) جاء فى النص « ويجوز ان يكون سند الضمان حاويا تفويضا صريحا من الدائنين المرتهنين بهذا التعويض » والصحيح هو « ويجوز ان يكون سند التأمين (اى الرهن) حاويا تفويضا صريحا للدائنين المرتهنين بهذا التعويض » ويلاحظ ان مبلغ التامين فى فرنسا يحل محل السـفينة بنص القانون ودون حاجة الى اتفاق صريح . ريبير ح ٢ رقم ١٠٦٧ .

(٢) يعتبر البعض هذا الحكم تطبيقا لمبدأ عدم تجزئة الرهن ومؤداه ان كل جزء من السفينة المرهونة ، ضامن لكل الدين ، كما ان كل جزء من الدين مضمون بالسفينة كلها . مصطفى طه أصول رقم ٧٥٤ . ونرى أن هذا القول محل نظر ، لان مبدأ عدم تجزئة الرهن يفترض وقوع الرهن على كل اجزاء السفينة ، ولا يعد الحطام كذلك لان السفينة تفقد وصفها هذا متى صارت حطاما ، والصحيح ان انتقال الرهن من السفينة الى الحطام يعد تطبيقـا لمبدأ الحلول العينى .

السفينة على مراحل . كما يجوز من ناحية أخرى الاتفاق بين طرف عقد البناء على تقرير رهن لمصلحة طالب البناء على السفينة فى دور الانشاء كضمان لما يدفعه من ثمن السفينة ليتفادى بذلك قسمة الغرماء عند افلاس البانى .

وفى حالة رهن السفينة فى دور الانشاء ، فانه يجب أن يسبق الرهن ، تصريح موجه لرئيس الميناء الواقع فى دائرته حوض بناء السفينة ، ويبين فى هذا التصريح طول السفينة وأبعادها الاخرى على وجه التقريب وكذلك حمولتها المقدرة ، ويذكر فيه أيضا مكان انشائها .

وقد ذهب رأى الى أن اجازة رهن السفينة ، وهى فى مرحلة الانشاء تعد مخالفة للقواعد العامة ، حيث تقضى المادة ١٠٣٦/٢ من التقنين المدنى الليبى (وتقابلها المادة ١٠٣٣ من التقنين المدنى المصرى) بأن يقع باطلا رهن المال المستقبل [١] .

والواقع أن السفينة فى دور الانشاء لا تعد مالا مستقبلا بالنسبة لرهنها ، لان الرهن لا يقع فى هذه الحالة على السفينة باعتبار ما ستكون بعد تمام بنائها بينما لا تزال فى دور الانشاء ، وانما يقع الرهن على الاجزاء التى تمت من بناء السفينة ، كذلك لا تعد السفينة مالا مستقبلا فى هذه المرحلة وفى الفرض الذى يقوم فيه طالب البناء بالرهن ، اذ لا يجوز له أن يرهنها الا فى الفرض الذى يتفق فيه على انتقال ملكية السفينة على مراحل ، بحيث يمتلك الاجزاء التى يتم بناؤها مقابل الدفعات التى يؤديها من الثمن ، ويقع الرهن فى هذه الحالة على الاجزاء التى تملكها طالب البناء .

---

(١) على يونس رقم ٣٥٢ .

ويلاحظ أن اجازة رهن السفينة فى دور الانشاء ، لا يعنى أنهـا قد اكتسبت الوصف القانونى للسفينة فى هذه المرحلة ، ولكنه استثناء قصد به تمكين البانى أو طالب البناء من الحصول على الائتمان اللازم لاتمام بناء السفينة [1] .

١٢٥ — ثانيا — طرفا الرهن :

(أ) الدائن المرتهن : وهو الشخص الذى يتقرر له الرهن على السفينة ضمانا لمـا يكون قد قدمه لمالك السفينة من ائتمان .

(ب) المدين الراهن : يعتبر الرهن من أعمال التصرف ، لذلك لا يجوز للربان أن يرهن السفينة الا بتوكيل خاص من المالك ، لانه يعد ، كما سنرى ، وكيلا عاما من المجهز .

واذا تعدد ملاك السفينة ، فلا يجوز رهنها الا من أغلبية أصحابها الذين يملكون ثلاثة أرباع السفينة ، أى أن المطلوب فى هذه الحـالة أغلبية عددية وأغلبية أنصبة ، بمقدار ثلاثة أرباع السفينة . ومع ذلك يجوز للأغلبية العددية ، اذا لم تصل الى أغلبية الانصبة المطلوبة لتقرير

---

(1) يلاحظ أن القانون الانجليزى ، لا يجيز رهن السفينة رهنا قانونيا legal mortgage الا اذا كانت خاضعة للتسجيل وفقا لاحكام القانون ، اما السفينة فى دور الانشاء فلا تخضع للتسجيل ، على أن الاعتبارات التى دعت المشرع فى ليبيا وغيرها من الدول ، الى اجازة هذا الرهن ، وهى تيسير الحصول على الائتمان اللازم لاتمام البناء ، دعت الى اجازة رهن السفينة فى دور الانشاء فى القانون الانجليزى ، على أن الرهن فى هذه الحالة لايكون رهنا قانونيـا وانما رهنا عادلا equitable mortgage ، وهو رهن لا يتم فى الشكل الرسمى المقرر للرهن القانونى ، وانما بمقتضى اتفاق عرفى ، ويأتى الرهن العادل فى مرتبة لاحقة للرهن القانونى ، ويجوز رهن السفينة رهنا عادلا أيضا اذا كانت لا تخضع لواجب التسجيل وفقا لاحكام القانون الانجليزى . انظر تشورلى وجايلز ص ٣٠ و ص ٣١ .

الرهن ، أن تطلب من القضاء اصدار حكم بما يتفق مع المصلحة العامة للملاك (المـادة ٦٣ بحرى) •

المبحث الثـانى

الاركان الشكلية للرهن

١٢٦ — كتابة العقد : يعتبر الرهن البحرى عقدا شكليا ، اذ تقضى المـادة ٦٢ بأنه يجب أن يكون عقد الرهن البحرى مكتوبا ، ويجـوز اجراؤه بورقة عرفية • أى أن كتابة عقد الرهن مطلوبة هنا لا لمجـرد الاثبات ولكن للانعقاد • ويجوز أن يكون العقد رسميا أو عرفيـا فى القانون الليبى كما هو الحال فى القانون الفرنسى ، على عكس القانون المصرى الذى أوجب افراغ عقد الرهن البحرى فى قالب رسمى •

ولمـا كان عقد الرهن البحرى من العقود الشكلية ، فان الوعد به ، يجب أن يتم فى نفس الشكل ، أى لا يكون الوعد بالرهن الا مكتوبا تطبيقا للمـادة ٢/١٠١ من التقنين المدنى •

ويجوز أن يكون عقد الرهن البحرى صادرا للأمر وفى هذه الحالة ينتقل الرهن بتدوير شهادة قيده (المـادتان ٢/٦٢ و ٦٧) •

١٢٧ — شهر الرهن : تنص المـادة ٦٤ من التقنين البحرى على أنه ، يجب تسجيل عقد الرهن البحرى فى دفتر تسجيل السفينة وفقـا لاحكام المـادة ٢٠ وما يليها من التقنين ، أى وفقا للقواعد التى سبق دراستها بخصوص قيد الحقوق الواردة على السفن • وقيد الرهن فى دفتر التسجيل ليس لازما فقط للاحتجاج بالرهن على الغير ، بل ولترتيب آثاره أيضا بين المتعاقدين وفقا لنص المـادة ٢٠ من التقنين البحرى ،

وعلى هذا يعد قيد الرهن اجراء لازما لترتيب آثاره . واذا تم تسجيل عدة رهون على سفينة واحدة حددت تواريخ التسجيل مرتبة هـذه الرهون وفقا لنص المـادة ٢٦ بحرى (١) .

ولم يشترط القانون البحرى الليبى ، كما فعل القانون المصرى ، تجديد تسجيل الرهن كل مدة معينة (خمس سنوات فى القانون المصرى) ذلك أن التجديد يتعارض مع نظام الشهر العينى للسفن ، فيكفى مجرد الاطلاع فى سجل السفن على الصفحة الخاصة بالسـفينة المرهونة لمعرفة جميع الحقوق والاعباء العينية التى ترد عليها (٢) .

الفـرع الثـانى

آثار الرهن البحـرى

١٢٨ — أولا : بالنسبة لطرفيه :

(أ) بالنسبة للمدين الراهن : لا يؤدى رهن السفينة الى حرمان الراهن من سلطات المالك ، بل يبقى له حق الاستعمال وحق الاستغلال وحق التصرف ، ويلاحظ مع ذلك ما تقضى به المـادة ٧٢ بحرى ، من أنه لا يجوز بيع السفينة فى الخارج ، اذا كانت مرهونة فى ليبيـا ، ولا يجوز أن يدون فى دفتر التسجيل ، أى بيع مخالف لـكونه عديم الاثر ، ويرتكب المالك الذى يبيع سفينته برضاه فى الخارج ، جريمة

---

(١) وقد راينا ان نص المـادة ٢٦ بحـرى قد عبر عن عقود الرهن المتعددة بحقوق الامتياز ، وهو تعبير خاطىء يؤدى الى فهم غيرسائغللقواعد الخاصة بالامتيازات البحرية . انظر ما تقدم رقم ١٠٦ .

(٢) مصطفى طه أصول رقم ٧٦٨ .

خيانة الامانة متى كانت مرهونة فى ليبيا • كما أن المـادة ٧٤ تقضى ببطلان بيع السفينة المحجوزة أو المرهونة لاجنبى الا بموافقة السلطات المختصة • ومن ناحية أخرى لا يجوز للمالك رهن سفينته بعد تسجيل محضر الحجز على السفينة فى سجل السفن (المـادة ٨٠ بحرى) •

(ب) بالنسبة للدائن المرتهن :يترتب على تسجيل الرهن فى دفتر تسجيل السفينة ، أن يضمن هذا التسجيل لا أصل الدين فحسب ، بل وفوائد سنتين بالاضافة الى فوائد السنة الجارية فى وقت الامر بالبيع (المـادة ٦٤) • ونرى مع البعض أن المقصـود بفوائد السـنتين المضمونتين بالتسجيل ، فوائد السنتين السابقتين على تسـجيل محضر الحجز فى سجل السفن وفقا لما تقضى به المادة ٨٠ بحرى [1] •

ويلاحظ أن الدائن المرتهن ، متى سجل رهنه فى سجل السـفن • له أن يطالب ببيع السفينة بالمزاد أو ببيع الحصة المرهونة منهـا • وذلك بعرضه زيادة على الثمن لا تقل عن عشره ، مع تقديم كفالة لدفع الثمن والمصاريف (المـادة ١/٧٠ بحرى) •

١٢٩ — ثانيا : بالنسبة الى الغير :

رأينا أن الرهن لا يكون نافذا فى حق الغير الا بتسجيله ، ومتى تم تسجيل الرهن ، فانه يخول الدائن المرتهن فى مواجهة الغير ميزتين ، ميزة التقدم وميزة التتبع •

(أ) ميزة التقدم : يتقدم الدائنون المرتهنون عند توزيع ثمن السفينة على الدائنين العاديين والدائنين الممتازين من المرتبتين السادسة والسـابعة •

---

(١) مصطفى طه اصول رقم ٧٧٦ •

وفيما بين الدائنين المرتهنين ، فان أسبقيتهم تتحدد كما ذكرنا بتاريخ التسجيل ، واذا كانت الطلبات المتعلقة بسفينة واحدة مقدمة فى يوم واحد ، حددت الساعة التى يودع فيها الطلب مرتبة الرهن ، واذا قدمت عدة طلبات تتعلق بسفينة واحدة فى وقت واحد ، ذكر ذلك فى السجل ، وسجلت الرهون متزاحمة .

(ب) ميزة التتبع : تقضى المادة ٦٨ بحرى ، بأن للدائنين المرتهنين المسجلة حقوقهم على السفينة أو على حصة منها ، أن يلاحقوها أيا كانت اليد التى انتقلت اليها . واذا كان الرهن لا يرد الا على حصة من سفينة ، فليس للدائن المرتهن أن يطلب الحجز ، أو يلاحق البيع الا على الحصة المخصصة له ، ولكن اذا كان مرتهنا لاكثر من نصف السفينة ، فله بعد الحجز أن يلاحق بيع السفينة بكاملها على أن يدعو الشركاء فى الملكية الى هذا البيع .

ويلاحظ أنه اذا رست المزايدة على أحد الشركاء ، أو استقرت السفينة بعد القسمة فى حصته ، فان الرهن يبقى قائما بعد البيع أو القسمة ، ولو كان هذا الشريك غير المدين الراهن . أما اذا جرى بيع السفينة بالمزاد أمام القضاء وفقا للقواعد المقررة فى هذا الشأن ، ورسا المزاد على شخص أجنبى عن الشركاء ، فان حق الدائنين المرتهنين الذى يتعلق رهنهم بحصة فى السفينة ، ينحصر فى الافضلية على الجزء من الثمن المتعلق بالحق المرهون . أما اذا تعلق حق الدائنين المرتهنين بالسفينة كلها ، فان البيع القضائى للسفينة يؤدى كذلك الى تطهيرها من الرهون ، ولكن ينتقل حق الدائنين المرتهنين الى الثمن بأكمله .

الفـــرع الثـــالث

انقضاء الرهن البحرى

ينقضى الرهن للأسباب الآتية :

١٣٠ — (١) انقضاء الدين : اذ يترتب على انقضاء الدين المضمون بالرهن ، انقضاء الرهن ذاته تبعا لذلك ، لان الرهن يعد حقا عينيا تبعيا •

١٣١ — (٢) هلاك السفينة : ينقضى الرهن البحرى بهلاك السفينة محل الرهن ، ولكن يبقى الرهن المقرر على السفينة أو على حصة فيهـا على حطامها طبقا لنص المـادة ٦٥ بحرى ، فيكون للدائن المرتهن ميزة التقدم على باقى الدائنين فى استيفاء حقه من ثمن الحطام •

١٣٢ — (٣) التطهـير : وينقضى الرهن أيضا بتطهير السفينة من الرهن ، وقد يحصل تطهير السفينة بقوة القانون فى حالة البيع الجبرى للسفينة أمام القضاء ، اذ يترتب على حكم مرسى المزاد تطهير السفينة من جميع الامتيـازات والرهون طبقـا لنص المـادة ٩٤ من التقنين البحـرى •

وقد يكون التطهير اختيـاريا ، متى قام به حائز السـفينة أى المشترى ، وذلك باتباع الاجراءات المنصوص عليها فى المـادة ٦٩ بحرى ، فيكون للمشترى اذا أراد أن يتقى الملاحقات من جانب الدائنين المرتهنين ، أن يقوم بالاجراءات التالية :

١ — تسجيل عقد شرائه فى سجل السفن •

٢ — أن يبلغ الدائنين المسجلة حقوقهم فى السجل بنسخة من سند

ملكية السفينة ، وذلك قبل الحجز على السفينة من جانب الدائنين ، أو خلال خمسة عشر يوما من الحجز •

٣ ـ أن يشتمل هذا التبليغ ، على اقرار المشترى ، باستعداده للوفاء حالا بكل الديون المضمونة بالرهن فى حدود ثمن السفينة الملزم به ، سواء كانت هذه الديون حالة الاجل أم لم تكن •

وحتى تم هذا الابلاغ من المشترى ، فانه يحق لكل دائن سـجل حقه كما قدمنا ، أن يطالب خلال عشرة أيام من اعلان التطهير ببيـع السفينة بالمزاد أو حصة منها مع التقرير بزيادة العشر وتقديم كفالة بالثمن والمصاريف • ويجب ابلاغ المشترى هذا الطلب وتكليفه بالحضور أمام المحكمة الابتدائية التابع لها مكان وجود السفينة ، أو ميـنـاء تسجيلها ، اذا كانت تقوم برحلة ، لسماع الحكم باجراء البيع بالمزاد (المـادة ٧٠ بحرى) •

أما اذا لم يتقدم أى دائن مرتهن بطلب من هذا القبيل ، خـلال العشرة أيام التالية لابلاغه بالتطهير من جانب المشترى ، كان للاخير أن يطهر السفينة من الرهون ، بأن يودع الثمن خزانة المحكمة ، ويحق له فى هذه الحالة طلب شطب تسجيل الحقوق الخاصة بالدائنين المرتهنين وفقا لنص المادة ٢٨ من التقنين البحرى •

١٣٣ ـ التنازل : وأخيرا ينقضى الرهن البحرى بتنازل الدائن المرتهن عنه ، وقد يكون هذا التنازل صريحا أو ضمنيا يستفاد من ظروف الحال • على أن تنازل الدائن المرتهن عن مرتبة رهنـه لدائن آخـر لا يؤدى الى انقضاء الرهن ، وانما الى تأخير مرتبة الرهن عن مرتبته الاصـلية •

الباب الرابع

التنفيذ على السفينة

١٣٤ — تمهيد : من المقرر وفقا للقواعد العامة ، أن الدائن اذا ما طالب مدينه بالوفاء ، ولم يقم الاخير بأداء ما فى ذمته للدائن اختيارا ، كان للدائن أن يسلك ضد مدينه طريق التنفيذ الجبرى . ويتخذ التنفيذ الجبرى احدى صورتين ، التنفيذ المباشر ، وهو الطريق الذى يتم به التنفيذ الجبرى للالتزام الذى ليس محله مبلغا من النقـود ، وذلك باقتضاء محل حقه مباشرة ، والتنفيذ بنزع الملكية ، وهو طريق تنفيـذ الالتزام الذى يكون محله مبلغا من النقود . ولا يحصل الدائن فى هذا الطريق الاخير على محل حقه مباشرة ، بل يحجز على أى مال من أموال مدينه ، وينزع ملكيته لاستيفاء حقه من ثمنه [١] .

ويتم التنفيذ على السفينة بتوقيع الحجز عليها ، ثم بيعها ، وتقسيم ثمنها على دائنى المجهز وهذا هو الحجز التنفيذى على السفينة والذى قد يبدأ تحفظيا ثم يتحول الى تنفيذى ، أو قد يكون تنفيذيا منذ البداية .

أما الحجز التحفظى فلا يهدف الى بيع السفينة ، وانما يكون الغرض منه منع السفينة من السفر لحفظ حقوق الدائنين خشية ان يقوم المجهز المدين بتهريب السفينة .

---

(١) فتحى والى ، التنفيذ الجبرى الطبعة الثانية رقم ٥ .

ولا يجوز الخلط بين هذا النوع من الحجز ، وبين حجز السفينة بواسطة السلطات الادارية لأسباب مالية أو جمركية أو صحية ، فالحجز التحفظى اجراء قضائى بينما يعد حجز السلطات للسفينة اجراء اداريا [1] .

١٣٥ — السفن التى لا تقبل الحجز عليها: لا تخضع جميع السفن للحجز ، اذ أن هناك سفنا لا يجوز الحجز عليها اما لسبب عارض أو لسبب دائم . أما منع الحجز لسبب عارض فمثال ذلك السفينة القائمة برحلة بحرية ، اذ يفترض توقيع الحجز وجود السفينة فى أحد الموانىء ولأنه يستحيل توقيع الحجز على السفينة أثناء الرحلة [2] . كذلك تمنع بعض التشريعات ، الحجز على السفينة المتأهبة للسفر ، الا لدين يتعلق بالرحلة التى تتأهب لها السفينة [3] . ولم يرد فى التقنين البحرى الليبى نص يمنع الحجز على السفينة المتأهبة للسفر ، ولذلك فالأصل أنه يجوز وفقا لهذا التقنين الحجز على السفينة ولو كانت متأهبة للسفر ومهما كان نوع الدين الذى يحجز على السفينة من أجله . ومن ناحية أخرى قد يكون عدم جواز الحجز على السفن لسبب دائم ، كالسفن المملوكة للدولة والمخصصة لخدمة عامة ، أى السفن التى تقوم بملاحة عامة كالسفن الحربية وسفن المستشفيات اذ أنها تتمتع بحصانة تجعلها بمنأى عن الحجز . وينطبق هذا الحكم على السفن الوطنية المملوكة للدولة والسفن التى تكون مملوكة لدولة أجنبية .

أما اذا كانت السفينة المملوكة للدولة تقوم بنشاط تجارى ، فلا

---

(١) شونو رقم ٢٤٤ .

(٢) وتعتبر السفينة قائمة بالسفر فعلا ولو وجدت فى احد الموانى بسبب عبورها مؤقتا الى ميناء الوصول ، كوجود سفينة قادمة من بومباى فى ميناء السويس بقصد عبور القناة فى طريقها الى انفرس ، انظر حكم استئناف مختلط بتاريخ ٢ ديسمبر ١٨٩٦ . Bull السنة ٩ ص ٣٩ .

(٣) انظر المادة ٢٩ من التقنين البحرى المصرى .

نرى ما يمنع من توقيع الحجز عليها ، الا اذا تضمن القانون ما يفيد اعتبار هذه السفن من الأموال العامة [1] .

١٣٦ — تقسيم : نقسم دراستنا فى هذا الباب الى فصول ثلاثة، نخصص الأول لقواعد الحجز التحفظى ، ونعرض فى الثانى للحجز التنفيذى ، أما الفصل الثالث فنتكلم فيه عن قواعد بيع السفينة وتوزيع الثمن .

(١) عكس ذلك ريبير جـ ٢ رقم ٩٨٠ حيث يرى أن صفة مالك السفينة تمنع من توقيع الحجز عليها ، بينما يفرق الدكتور مصطفى طه بين السفينة التجارية المملوكة للدولة فلا يجيز الحجز عليها ، والسفينة التجارية المملوكة لدولة أجنبية فيجيز الحجز عليها ، مؤلفه أصول القانون البحرى رقم ٧٦٥ .

الفصل الأول

الحجز التحفظي

١٣٧ — تمهيد : برغم أن المشرع الليبي ، كالمشرع المصرى ، لم ينظم سوى قواعد الحجز التنفيذى على السفن ، الا أن هذا لا يمنع من جواز توقيع الحجز التحفظى على السفن ، على أن تطبق فى هذا الشأن قواعد قانون المرافعات مع مراعاة بعض الأحكام التى تتفق وطبيعة السفن [١] .

ويهدف الحجز التحفظى على السفينة الى منع المدين من تهريب سفينته من الدائنين بالتصرف فيها الى آخر ومغادرة السفينة لميناء تسجيلها .

وقد اهتمت الدول بوضع معاهدة دولية لتوحيد القواعد القانونية المتعلقة بالحجز التحفظى على السفن ، وتم اقرار معاهدة بروكسل الخاصة بهذه المسألة فى ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ .

١٣٨ — حالات الحجز التحفظى : بينت المادة ٥١٦ من تقنين المرافعات الليبى الأحوال التى يجوز فيها للدائن توقيع الحجز التحفظى على منقولات معينه وهى :

---

(١) مصطفى طه اصول رقم ٧٦١ ، على يونس رقم ٣٩١ ، على جمال الدين رقم ١٥٩ وانظر حكم استئناف مختلط فى ١٠ ابريل ١٩٢٩ Bull. السنة ٤١ ص ٣٤٨ .

١ ـ اذا لم يكن للمدين موطن مستقر بليبيا •

٢ ـ اذا خشى الدائن فرار مدينه وكان لذلك أسباب جدية •

٣ ـ اذا كانت تأمينات الدين مهددة بالضياع •

٤ ـ اذا كان الدائن حاملا لكمبيالة أو سند اذنى وكان المدين تاجرا له توقيع على الكمبيالة أو السند يلزمه بالوفاء بحسب القانون التجارى •

٥ ـ اذا كان المدين تاجرا وقامت أسباب جدية يتوقع معها تهريب أمواله أو اخفاؤها •

ففى الأحوال المتقدمة جميعا يجوز للدائن ، توقيع الحجز التحفظى على السفينة المملوكة لمدينه ، ولما كان نص المادة ٥١٦ من تقنين المرافعات الليبى يماثل تماما نص المادة ٦٠١ من تقنين المرافعات المصرى ، فقد ذهب بعض الشراح فى مصر الى قصر الحجز التحفظى على السفينة على الحالة الاولى ، أى عندما لا يكون للمدين موطن مستقر فى مصر [١] • بيد أننا لا نرى ما يبرر هذا القصر ، ما دمنا قد سلمنا منذ البداية بتطبيق قواعد قانون المرافعات على الحجز التحفظى على السفينة لخلو التقنين البحرى من قواعد خاصة فى هذا الشأن ، وحقيقة الأمر أن الرأى السالف متأثر بما استقر عليه القضاء المختلط فى مصر ، والذى لم يكن يجيز الحجز التحفظى على السفينة متى كان للمدين موطن مستقر فى مصر [٢] • الا أن القضاء المختلط كان يطبق نص المادة ٧٦٤ من تقنين المرافعات المختلط ، والذى كان

---

(١) مصطفى طه اصول رقم ٧٩٢ ، على جمال الدين رقم ١٦٩ •
(٢) استئناف مختلط فى ١٠ ابريل ١٩٢٩ وسابق الاشارة اليه •

يقصر الحجز التحفظى على حالتى عدم وجود موطن مستقر للمدين فى مصر ، والدائن بورقة تجارية متى كان مدينه تاجـرا ، أما النص المعمول به الآن فى مصر والمماثل للنص الليبى ، فهو يجيز توقيع الحجز التحفظى فى الأحوال الخمسة المذكورة آنفا ، وعلى ذلك فهو يجيز لدائن المجهز توقيع الحجز التحفظى على السفينة اذا لم يكن للمدين موطن مستقر فى مصر أو فى ليبيا ، أو متى كان للمدين هذا الموطن المستقر ، وخشى الدائن ، مع ذلك ، فرار مدينه وكان لذلك أسباب جدية ، أو اذا كانت تأمينات الدين مهددة بالضياع كتوقع هلاك محل الرهن مثلا ، أو فى حالة الدائن بورقة تجارية متى كان المدين المجهز تاجرا ، ويعتبر كذلك ، اذا كان يقوم باستغلال بحرى تجارى ، وأخيرا يجوز توقيع الحجز التحفظى اذا قامت أسباب جدية يتوقع معها أن يقوم المجهز التاجر بتهريب أمواله أو اخفائها .

١٣٩ — الدين الذى يحجز من أجله : يستطيع كل دائن للمجهز ، أن يوقع الحجز التحفظى على السفينة ، فلا يشترط أن يكون الدين متعلقا بالسفينة ، أى يستوى أن يكون الدين بحريا أو غير بحرى [1] على خلاف ما هو مقرر فى معاهدة بروكسل المبرمة بتاريخ ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظى على السفن ، والتى تشترط أن يكون الدين الذى يحجز على السفينة من أجله من الديون البحرية maritime claim المنصوص عليها فى البنود من (أ) الى (ف) من الفقرة الأولى للمادة الأولى من المعاهدة المذكورة .

---

(١) وتطبيقا لذلك حكمت محكمة السين التجارية فى قضية السفينة Christine ، بأنه يجوز للسمسار الذى يتوسط فى بيع السفينة أو تأجيرها ، أن يوقع حجزا تحفظيا على السفينة من اجل المبلغ المستحق له كسمسرة . D.M.F. — ١٩٦٢ — ١١٨ .

الا أنه يشترط أن يكون الدين الذى يوقع الحجز التحفظى من أجله حال الاداء ومحقق الوجود ، وفقا لنص المادة ٥١٩ من تقنين المرافعات •

ويقصد بتحقق الوجود أن يكون حق طالب الحجز ثابتا بسبب ظاهر يدل على وجوده ، ويخضع تقدير تحقق الوجود بهذا المعنى للقاضى الذى يطلب منه الاذن بالحجز ، وتقتصر سلطة القاضى على التأكد من توفر سبب ظاهر يبرر الحجز دون أن يفصل فى صحة الدين الذى يبقى من اختصاص محكمة الموضوع [1] • فلا يشترط اذن لتوقيع الحجز التحفظى أن يكون حق الدائن ثابتا بسند تنفيذى ، بل ان الفائدة الكبرى للحجز التحفظى تظهر فى حالة عدم وجود سند تنفيذى بيد الدائن [2] •

كما يعتبر الدين محقق الوجود أيضا ، اذا كان ثابتا بسند تنفيذى أو بحكم قضائى ليس له القوة التنفيذية ، اذ يجوز للدائن فى هذه الحالة توقيع الحجز التحفظى على السفينة دون حاجة لاذن القاضى • وتبدو مصلحة الدائن الذى يحمل سندا تنفيذيا فى توقيع الحجز التحفظى دون الحجز التنفيذى ، فى أنه يوقع الحجز التحفظى دون اعلان السند التنفيذى الى المدين ، وهو بهذا يباغت المدين قبل أن يحاول تهريب أمواله [3] اذ كثيرا ما يجرى الحجز التحفظى فى غفلة من المدين [4] •

---

(١) فتحى والى ، المرجع السابق رقم ١٥٢ •
(٢) مصطفى طه اصول رقم ٧٩٣ •
(٣) فتحى والى رقم ١٥٥ •
(٤) مصطفى كيره ، مذكرات فى التنفيذ بكلية الحقوق بالجامعة الليبية ص ٦٩ •

كما يتعين أن يكون الدين حال الاداء ، فلا يجوز الحجـز لدين احتمالي أو معلق على شرط واقف لم يتحقق بعد ، أو مضاف الى أجل لم يحـل .

١٤٠ — شروط توقيع الحجز واجراءاته : الأصل أنه يجوز توقيع الحجز التحفظى على أية سفينة تجارية أو للصيد أو للنزهة ، مع ملاحظة ما تقدم ، من أنه لا يجوز توقيع الحجز على السفينة أثناء قيامها بالرحلة البحرية وكذلك لا يجوز الحجز على سفن الدولة التى تقوم بخـدمة عامـة .

ومن المقرر أنه لا يجوز توقيع الحجز التحفظى ، الا على سفينة مملوكة للدين المجهز ، ويستفاد هذا الحكم من صدر المـادة ٥١٦ مرافعات من أن « للدائن أن يوقع الحجـز التحفظى على منقولات مدينه » . ومع ذلك حكم فى فرنسا بأنه يجوز توقيع الحجز التحفظى على سفينة مؤجرة الى الغير ، لأن حجزها لا يضر بحقوق المجهز المؤجر فى الحصول على قيمة ايجار السفينة [١] .

وهذا الحكم منتقد ، اذ أن الحجز التحفظى لا يجوز ، باعتباره مرحلة من مراحل التنفيذ ، الا على مال مملوك للمدين ، وقد قررت المادة ٤٨ من تقنين المرافعات الفرنسى هذا المبدأ ، اذ قد يؤدى الحجز التحفظى الى حجز تنفيذى وبيع السفينة بالتالى [٢] . ولا يتصور بيع مال مملوك للغير وفاء لذين على المدين .

ويشترط لتوقيع الحجز التحفظى على السفينة ، أن يتم الحجز بأمر من قاضى الأمور الوقتية بالمحكمة التابع لها موطن المحجوز عليه.

---

(١) محكمة روان التجارية فى ٣٠ ديسمبر ١٩٦٤ D.M.F. — ١٩٦٥ . ٣٠٣

(٢) انظر تعليق Montier على الحكم المشار اليه فى نفس المرجع .

ومع ذلك فلا حاجة الى هذا الأمر اذا كان بيد الدائن حكم غير واجب النفاذ (المــادة ٢/٥١٩ مرافعات) • فاذا وقع الحجز بغير اذن من القاضى فى الأحوال التى يجب فيها الاذن ، كان الحجز باطلا •

ويصدر القاضى أمره بتوقيع الحجز التحفظى بناء على عريضة مسببة يقدمها اليه طالب الحجز ، وللقاضى أن يعلق أمره بتوقيع الحجز على اعلان المدين بهذا الأمر ومرور مهلة لا تزيد على ثلاثة أيام قبل توقيع الحجز •

ويقبل الأمر بتوقيع الحجز التحفظى ، التظلم ، وفقا للقــواعد المقررة فى الأوامر على العرائض •

ويتبع فى اجراءات توقيع الحجز التحفظى على السفينة ، الاجراءات المقررة فى التقنين البحرى للحجز التنفيذى ، دون ما يتعلق منها بالتنبيه الرسمى على المدين بالدفع •

ويتوجه المحضر الى الســفينة ويحرر محضرا بحجزها ، ويعين حارسا على هذه السفينة ، وفقا لمــا تقضى به المــادة ٧٨ من التقنين البحرى •

ويجب أن يعلن الحاجز الى المحجوز عليه محضر الحجز والأمر الصادر به اذا لم يكن قد أعلن به من قبل ، وذلك فى ظرف ثمانية أيام على الاكثر من تاريخ توقيعه والا اعتبر كأن لم يكن • ويجب أن يشتمل محضر الحجز على تكليف المحجوز عليه بالحضور أمام المحكمة فى

المواعيد المعتادة لسماع الحكم بثبوت الحق وصحة الحجز والا اعتبر الحجز كأن لم يكن .

ومع ذلك لا يلزم رفع دعوى صحة الحجز ، اذا كان قد وقع بناء على حكم لم يصبح بعد قابلا للتنفيذ (المـادة ٥٢٠ مرافعات) .

وترفع دعوى صحة الحجز أمام المحكمـة التى وقع الحجز فى دائرتها ، وهى بوجه عام ، محكمة الميناء الذى ترسو فيه السفينة [١] .

١٤١ — آثار الحجز : يترتب على توقيع الحجز التحفظى على السفينة ، منع السفينة من السفر ، ولا يمكن الوصول الى نفس النتيجة، بمعارضة الدائنين أمام سلطات الميناء ، فى منح ربان السفينة الأوراق اللازمة للسفر [٢] .

ويرى معظم الشراح أن توقيع الحجز التحفظى لا يخل بحق مالك السفينة فى التصرف فيها . ويستندون فى ذلك على أن قاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية ، لا تسرى على السفن ، فضلا عن أن أغلب حقوق دائنى المجهز ممتازة ، بحيث يكون لهم حق تتبع السفينة فى أية يد كانت [٣] .

على أننا نرى غير ذلك ، اذ يترتب على توقيع الحجز التحفظى منع المدين من التصرف فى السفينة ، لأن عدم سريان قاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية على السفينة لا يجدى فى هذا الصدد ، لأن تصرف

---

(١) مصطفى طه اصول رقم ٧٩٩ .
(٢) ليون كان ورينو ﺣ ٦ رقم ١٧٨٧ .
(٣) ريبير ﺣ ١ رقم ٩٧٤ ، مصطفى طه اصول رقم ٨٠٠ ، على يونس رقم ٣٩٧ ، على جمال الدين رقم ١٧٤ . ويضيف الشراح المصريون الى الحجج المشار اليها فى المتن ان القانون المصرى يقرر للدائن العادى حق تتبع السفينة وفقا للمـادة ٤ من التقنين البحرى المصرى .

المدين ذاته سيكون هو سند ملكية المتصرف اليه ، فاباحة التصرف رغم الحجز فى هذه الحالة ، يضر بالدائن العادى للمجهز ، ويعدم كل فائدة للحجز التحفظى ، أما القول بأن حقوق دائن المجهز تكون غالبا ممتازة ، فانه لا يعتد به ، اذ تظل مع ذلك بعض حقوق غير ممتازة ، فيتعين عندئذ حماية الدائنين العاديين ، عندما لا تتوافر شروط دعوى ابطال تصرفات مدينهم [1] •

ويؤيد ما نراه ما جاء فى المذكرة التفسيرية لتقنين المرافعات المصرى « الواقع أن جوهر الحجز باعتباره وضعا للمـال تحت يد القضـاء باجراءات مخصوصة بحيث لا يجوز التصرف فيه ، وبحيث يعاقب على اختلاسه ، يتحقق فى الحجز التحفظى ، تحققه فى الحجز التنفيذى » •

وطبقا للمادة ٥٢١ من تقنين المرافعات ، فانه اذا كانت الدعوى بالحق مرفوعة من قبل أمام محكمة أخرى ، قدمت دعوى صحة الحجز الى نفس المحكمة لتنظر فيهما معا • فاذا حكم بصحة الحجز التحفظى، فتتبع الاجراءات المقررة لبيع السفينة فى الحجز التنفيذى (المـادة ٥٢٢ مرافعات) •

واذا حكم ببطلان الحجز التحفظى أو بالغائه لانعدام أساسه ، جاز الحكم على الحاجز بغرامة لا تزيد على عشرين جنيها فضلا عن التضمينات للمحجوز عليه (المـادة ٥٢٤ مرافعات) •

---

(١) اما حق التتبع المقرر للدائنين العاديين فى القانون المصرى ، فهو لا يفيد هؤلاء الدائنين الا فى حالة التصرف فى السفينة بالبيع دون غيره من التصرفات الاخرى ، انظر مؤلفنا فى القانون البحرى ، القاهرة سنة ١٩٦٧ رقم ١٠٠ •

الفصل الثانى

الحجز التنفيذى

١٤٢ — تمهيد : اقتصر التقنين البحرى الليبى على تنظيم قواعد الحجز التنفيذى ، دون قواعد الحجز التحفظى والتى رأينا أنها تخضع لقواعد قانون المرافعات فى هذا الخصوص ٠

وقد وردت القواعد الخاصة بالحجز التنفيذى فى المواد ٧٥ الى ٩٥ من التقنين البحرى ٠

وتقترب قواعد الحجز التنفيذى على السفينة ، من قواعد التنفيذ على العقار ، برغم أن السفينة تعتبر قانونا من المنقولات ، لهذا يتجه الرأى الى القول ، بجواز الاستعانة بقواعد قانون المرافعات الخاصة بالتنفيذ على العقار عند نقص قواعد الحجز التنفيذى على السفينة [١] ، بالقدر الذى لا تتعارض فيه قواعد المرافعات مع القواعد الاخيرة ٠

١٤٣ — شروط الحجز : رأينا فيما تقدم ، أنه يجوز توقيع الحجز التحفظى على السفينة ، ولو لم يكن بيد الدائن سند تنفيذى ، أما الحجز التنفيذى ، فلا يجوز توقيعه على السفينة الا متى كان بيد طالب الحجز سند تنفيذى ، اذ أنه متى رفض المدين التنفيذ الاختيارى ،

---

(١) ريبير حـ ١ رقم ٩٨٩ ، شـوفو رقم ٢٥٧ ، مصطفى طه أصول رقم ٨٠٩ ٠

يحق للدائن أن يتخذ اجراءات التنفيذ الجبرى ضده ، ويفترض هذا التنفيذ وجود سند تنفيذى ، وتعتبر الأحكام أهم السندات التنفيذية وأكثرها شيوعا فى الحياة العملية (1) ، وان لم تكن هى وحدها السندات التنفيذية ، بل يوجد الى جانبها وفقـا لنص المـادة ٣٦٩ من تقنين المرافعات ، الأوامر والعقود الرسمية والأوراق الأخرى التى يعطيها القانون هذه الصفة •

ولا يشترط أن يكون الدين الذى يوقع من أجله الحجز التنفيذى على السفينة ، دينا بحريا ، وانما يجوز لأى دائن للمجهز بيده سند تنفيذى ، توقيع الحجز التنفيذى على السفينة ، بما له من حق الضمان العام على أموال مدينه • ومع ذلك لا يجوز للدائن أن يتخذ اجراءات التنفيذ على السفينة ، اذا كان المجهز قد خصص مالا آخر غير السفينة للوفاء بحق الدائن ، الا اذا كان هذا المـال غير كاف للوفاء بحق الدائن، وعندئذ يكون التنفيذ على السفينة بأمر على عريضة من قاضى الأمور الوقتية ، وفقا لنص المـادة ٤٠٢ من تقنين المرافعات •

ويمتنع توقيع الحجز التنفيذى على السفن المملوكة للدولة والتى تقوم بخدمة عامة ، والسفن التى تقوم بالرحلة البحرية •

ولكى تنطبق قواعد الحجز التنفيذى الواردة فى التقنين البحرى ، فلابد أن نكون أمام سفينة بالمعنى القانونى ، فاذا فقدت السفينة هذا الوصف فلا تخضع للقواعد المذكورة •

---

(1) فتحى والى رقم ٢١ •

١٤٤ — اجراءات الحجز : تضمنت المواد من ٧٥ الى ٨١ من التقنين البحرى ، بيان اجراءات الحجز التنفيذى على السفينة ، على النحو الذى نبينه فيما يلى .

التنبيه بالدفع : تقضى المادة ٧٥ بأنه لا يجوز توقيع الحجز الا بعد مضى أربع وعشرين ساعة على التنبيه بالدفع .

وعلى ذلك لابد أن تنقضى مدة أربع وعشرين بعد التنبيه على مالك السفينة بدفع الدين ، حتى يمكن توقيع الحجز التنفيذى على السفينة ، ويجب أن يكون التنبيه رسميا ، أى على يد محضر .

وتحتسب هذه المدة من ساعة الى ساعة ، فيتعين ذكر ساعة الاعلان فيه [١] .

وقد نصت المادة ٧٧ من التقنين البحرى ، على تحديد مدة لسقوط التنبيه بدفع الدين اذا لم يقم الدائن بتوقيع الحجز خلالها [٢] ، فتقضى المادة المذكورة ، بأنه اذا انقضى على التنبيه عشرة أيام أو أكثر دون جدوى فعلى الدائن تجديده قبل توقيع الحجز .

ويجب ابلاغ التنبيه بالدفع الى مالك السفينة نفسه أو الى موطنه وذلك متى كان الدين من الديون العادية فى ذمة المجهز ويجوز أن يعلن التنبيه فى المحل المختار لمالك السفينة [٣] . أما اذا كان الدين

---

(١) على جمال الدين رقم ١٨٦ .

(٢) وذلك على عكس التقنون المصرى الذى لم يضع مدة لسقوط التنبيه بدفع الدين اذ يتم الحجز خلالها .

(٣) استئناف مختلط فى ١٣ يونيو ١٩٠٠ Bull. السنة ١٢ ص ٣٣٢ .

بحريا أى يتعلق بالسفينة أو بالشحنة ، فانه من حق الدائن أن يستعيض عن اعلان شخص مالك السفينة باعلان ربانها ، وذلك وفقا لحكم المادة ٧٦ من التقنين البحرى الليبى • ويمكن تبرير هذا الحكم بأن الربان يفترض فيه العلم بالديون التى تتعلق بالسفينة أو بالشحنة [1] •

توقيع الحجز : على المحضر أن يتوجه الى السفينة ، ويحرر محضرا بحجزها ، ويجب أن يذكر فى محضر الحجز البيانات التى نصت عليها المادة ٧٨ وهى :

١ ــ اسم الدائن طالب الحجز وعمله وموطنه •

٢ ــ السند الذى بموجبه يجرى التنفيذ •

٣ ــ المبلغ المطلوب دفعه •

٤ ــ موطن الدائن المختار فى مكان المحكمة التى يجب أن يجرى البيع تحت اشرافها أو جهة مرسى السفينة المحجوزة •

٥ ــ اسم صاحب السفينة واسم الربان •

٦ ــ اسم السفينة ونوعها وحمولتها وجنسيتها •

وعلى المحضر أيضا أن يقدم بيانا ووصفا عن الزوارق والقوارب والمهمات والاعتدة والاجهزة والمؤن والزاد •

ومتى تم محضر الحجز على النحو السالف بيانه ، تعتبر السفينة محجوزة ، ويتعين على المحضر عندئذ أن يعين حارسا عليها ، وتعتبر مصاريف الحراسة من الحقوق الممتازة فى المرتبة الاولى ، لأنهما من

---

(١) قارب ريبير جـ ١ رقم ٦٩٠ •

المصاريف القضائية [1] ، وقد تضمنت المـادة ٧٨ بحرى ، بيان جميع اجراءات الحجز على النحو الذى فصلناه آنفا ، ولكن لم تنص على تحديد يوم للبيع فى محضر الحجز ، اذ تتولى المحكمة تحديد هـذا اليوم كما هو الحال فى التنفيذ على العقار على ما سنرى فيما بعد .

ولكن ما هو الجزاء الذى يترتب على تخلف بيان من البيانات التى تضمنتها المـادة ٧٨ ؟

لا شك أن اغفال ذكر بيان من هذه البيانات ، لا يؤدى الى بطلان الحجز الا اذا كان هذا البيان جوهريا ، فيظل الحجز صحيحا ، متى كان اغفال أحـد البيـانات لا يؤدى الى الشك فى تعيين السفينة المحجـوزة [2] .

اعلان محضر الحجز : تقضى المـادة ٧٩ من التقنين البحرى ، بأنه متى كان مالك السفينة مقيما فى دائرة اختصـاص محكمة مكان الحجز ، فانه يجب على الحاجز أن يقوم بتبليغ المـالك ، خلال ثلاثة أيام ، نسخة من محضر الحجز وأن يستدعيه أمام محكمة مكان الحجز، لتقرر فى حضوره مباشرة بيع الاشياء المحجوزة . واذا لم يكن المـالك مقيما فى دائرة اختصاص المحكمة ، وقع التبليغ خلال خمسة عشر يوما لربان السفينة المحجوزة ، اذا كان حاضرا ، والا فلممثل المـالك أو ممثل الربان .

وأما اذا كان المـالك أجنبيا ليس له فى ليبيا موطن ولا من يمثله، جرت دعوته وتبليغه وفقا لقانون المرافعات . وتقضى المـادة ١٤ من

---

(١) أنظر ما تقدم رقم ٩٩ .

(٢) ليون كان ورينو جـ ٦ رقم ١٧٤٩ ، ريبير جـ ١ رقم ٩٩٢ ، مصطفى طه أصول رقم ٨١١ .

تقنين المرافعات بأن اعلان الأشخاص الذين لهم موطن معلوم فى الخارج يتم عن طريق تسليم الاعلان للنيابة ، وعلى النيابة ارسال الصورة لوزارة الخارجية لتوصيلها بالطرق الدبلوماسية ، فاذا كان موطن المعلن اليه غير معلوم ، وجب أن تشتمل الورقة على آخر موطن معلوم له فى ليبيا أو فى الخارج ، وتسلم صورتها للنيابة • ويلاحظ ما تقضى به المادة ١٨ من تقنين المرافعات بالنسبة لمواعيد المسافة للمتوطنين فى الخارج ، وعلى ذلك فانه يضاف الى الميعاد المقرر فى المادة ٧٩ بحرى فيما يتعلق باعلان ممثل مالك السفينة أو ممثل الربان ، ميعاد المسافة المشار اليه فى المادة ١٨ مرافعات [١] •

١٤٥ — تسجيل محضر الحجز : تبين المادة ٨٠ من التقنين البحرى طريقة تسجيل محضر الحجز بالنص على أن يثبت محضر الحجز فى سجل ميناء تسجيل السفينة ، فاذا تعلق الحجز بسفينة فى دور الانشاء وجب تسجيل السفينة أولا فى سجل ميناء جهة بنائها ثم يسجل المحضر فى هذا السجل بعد ذلك •

ويترتب على تسجيل محضر الحجز ، أنه لا يجوز للمدين المحجوز عليه أن يبيع السفينة ، أو أن يقوم بتقرير رهن عليها أو التصرف فيها بأى وجه آخر •

ويعطى مكتب التسجيل لطالب الحجز بيانا بالقيود خلال ثلاثة أيام من التسجيل ، ويقوم طالب الحجز خلال ثمانية أيام من اعطاء هذا البيان ، بابلاغ الدائنين المقيدة حقوقهم فى سجل السفن ، بتوقيع الحجز وبدعوتهم أمام محكمة مكان الحجز لتقرر مباشرة بيع الاشياء

---

(١) وهو ٣٠ يوما للبلاد الواقعة على شواطىء البحر الابيض و ٦٠ يوما لبلاد أوروبا و ١٥٠ يوما للبلاد الاخرى •

المحجوزة ، ويتم التبليغ فى مواطنهم المختارة فى تسجيلهم • ويكون من حق الدائنين التدخل فى الدعوى خلال خمسة عشر يوما من اعلانهم على النحو السالف بيانه • فاذا كانت السفينة التى يوقع عليها الحجز أجنبية ، فان المـادة ٨١ من التقنين البحرى تقضى ، بأن يبلغ الحجز الى الدائنين ، المقيدة حقوقهم والمذكورين فى بيان القيود الصادر من مكتب ميناء تسجيلها ، خلال ثمانية أيام من تاريخ تسليم هذا البيان من القنصلية التى تمثل دولة السفينة الى طالب الحجز ، ويتم هـذا التبليغ بالطرق المقـررة فى قانون المرافعـات ، ويكون من حق هؤلاء الدائنين التدخل فى دعوى البيع خلال خمسة عشر يوما من التبليغ ، على أن يضاف الى هذا الميعاد ، المهل الاضافية للمسافة والتى يقررها قانون المرافعات •

الفصل الثالث

بيع السفينة وتوزيع الثمن

١٤٦ - اجراءات البيع : بعد أن يوقع الدائن الحجز التنفيذى ، سواء كان هذا الحجز تنفيذيا منذ البداية ، أم كان حجزا تحفظيا وحكم بصحة الحجز فى الأحوال التى يشترط فيها ذلك ، تبدأ اجراءات بيع السفينة وذلك بعد أن يكون الدائن الحاجز قد أعلن المدين المحجوز عليه بصورة من محضر الحجز خلال ثلاثة أيام من تاريخ توقيع الحجز وكلفه الحضور أمام المحكمة فى المواعيد المقررة فى قانون المرافعات ، لاجراء بيع السفينة •

ويتم بيع السفينة أمام المحكمة المدنية لمكان الحجز ، وتقرر هذه المحكمة بيع السفينة المحجوز عليها وشروط هذا البيع ، وتحدد تاريخه، وتراعى فى ذلك بيانات طالب الحجز (المادة ٨٢ بحرى) •

ويجرى البيع فى جلسة للمزاد العلنى فى المحكمة المذكورة بعد خمسة عشر يوما من تعليق الاعلانات التى تنص عليها المادة ٨٦ ، ومن تاريخ النشر فى جريدة يومية واسعة الانتشار فضلا عن طرق الشهر التى تعينها المحكمة (المادة ٨٥) •

ويجب أن تلصق اعلانات البيع على أبرز جزء من السفينة المحجوزة وعلى الباب الرئيسى للمحكمة التى يجرى البيع أمامها وعلى رصيف

الميناء الراسية فيه السفينة ، وفى الأسواق المـالية (البورصة) اذا وجدت (المـادة ٨٦) .

بيانات الاعلان عن البيع : تضمنت المـادة ٨٧ ، ذكر البيانات التى يجب أن تبين فى اعلانات البيع الملصقة والمنشورة فى الجرائد ، وهى :

١ — اسم طالب الحجز وعمله وموطنه .

٢ — مستندات دعواه ، أى المستندات التى يبنى عليها طالب الحجز اجراءاته .

٣ — قدر المبلغ الواجب أداؤه له .

٤ — الموطن الذى يختاره فى مركز المحكمة وفى مرسى السفينة المحجوزة .

٥ — اسم صاحب السفينة المحجوزة وعمله وموطنه .

٦ — مميزات السفينة كما هى واردة فى دفتر التسجيل .

٧ — اسم الربان .

٨ — محل وجود السفينة .

٩ — شروط البيع .

١٠ — مكان المزايدة ويومها وساعتها .

ويلاحظ أنه لا يترتب على تخلف بيان من البيانات السابقة ، بطلان اجراءات البيع ، الا اذا كان البيان المتخلف جوهريا ، وترتب على عدم وجوده ضرر جسيم ، كعدم بيان مميزات السفينة كما هى واردة فى دفتر التسجيل ، وعدم بيان مكان المزايدة ويومها وساعتها .

١٤٧ — آثار حكم الأمر بالبيع : رأينا أن المحكمة المدنية لمكان الحجز هى التى تقرر بيع السفينة المحجوزة وشروط هذا البيع وتحدد

تاريخه ، ويتم البيع فى جلسة للمزاد العلنى فى المحكمة المذكورة . واذا رسى المزاد على شخص معين ، فان المشترى يلتزم خلال أربع وعشرين ساعة ابتداء من رسو المزاد أن يدفع ثلث الثمن الذى رسا به المزاد ، أو يودعه خزانة المحكمة ويقدم كفيلا معتمدا بالثلثين ، ويلتزم بدفعهما فى ميعاد أحد عشر يوما من مرسى المزاد (المـادة ٨٩) .

ولا تسلم السفينة للراسى عليه المزاد الا بعد دفع ثلثى الثمن وتقديم الكفيل بالباقى . ولا تسلم صورة محضر البيع للراسى عليه المزاد الا بعد دفع الثلثين فى الميعاد المشار اليه فيما تقدم (المـادة ٩٠) .

فاذا حدث أن تخلف الراسى عليه المزاد عن دفع ثلث الثمن وتقديم الكفيل بالباقى ، فانه يجب اعادة النشر والاعلان عن البيع وفقا لحكم المـادة ٨٦ ، ويتم البيع بمزاد جديد يقام على عهدة المشترى ويتم البيع فى هذه الحالة بعد ثلاثة أيام من اعادة النشر والاعلان . ويبقى المشترى الأول ملزما بدفع العجز فى الثمن الذى يرسو به المزاد للمرة الثانية ، كما يلتزم بالتعويض والنفقات (المـادة ٩١) . ويلاحظ فى هذا الشأن ما تقضى به المـادة ٨٨ من أنه لا تقبل المزايدة الاضافية اذا كان البيع قضائيا ، أى أنه عند رسو المزاد أمام القضاء على شخص معين فلا يقبل من أحد الدائنين أن يقرر بالزيادة على الثمن الذى رسا به المزاد وطلب اعادة البيع بالمزاد على أساس الزيادة [1] .

---

(١) وذلك على عكس المقرر فى بيع العقار من انه يجوز للدائن الذى لم يعلن بايداع قائمة شروط البيع أو لم يخبر بتاريخ جلسته ، أن يقرر بالزيادة بالعشر على الثمن الذى رسا به المزاد خلال ستين يوما من تاريخ اخباره برسو المزاد والثمن الذى رسا به ، ويسلر فى اعادة البيع طبقـا للاحكام المقررة فى بيع العقار امام القضاء (المـادة ٦٠٦ مرافعات) . ويمكن تبرير الحكم الوارد فى المـادة ٨٨ بحرى من أن بيع السفينة بالمزاد امام القضاء ، فيه ضمان كبير للوصول بها الى اقصى ثمن ممكن . ولكن يلاحظ ما تنص عليه المـادة ٧٠ بحرى من حق الدائن المرتهن فى طلب بيع السفينة المرهونة بالمزاد بعرض زيادة على الثمن لا تقل عن العشر ، أنظر سابقا رقم ١٢٨ ورقم ١٣٢ .

ويجب أن يسجل حكم الأمر بالبيع فى صحيفة تسجيل السفينة بمعرفة قلم كتاب المحكمة ، بعد أن يصبح واجب التنفيذ (المادة ٩٣) •

ويترتب على الأمر بالبيع تطهر السفينة من جميع الامتيازات والرهون ودعاوى الالغاء التى تحق للأشخاص الذين سبق لهم أن بلغوا بمقتضى المادتين ٨٠ و ٨١ • ويكون للمشترى شطب تسجيل الامتيازات والرهون والدعاوى المذكورة على أثر تقديمه لمكتب التسجيل حكم الأمر بالبيع ، وشهادة من قلم كتاب المحكمة التى أصدرته تثبت أن هذا الحكم ، أصبح واجب التنفيذ (المادة ٩٤) •

١٤٨ — الاعتراض على حكم الأمر بالبيع : الأصل وفقا لنص المادة ٩٢ ، أن حكم الأمر بالبيع ، غير قابل للاعتراض • الا أنه يجوز لعيب فى صيغة الحكم فقط أن يطعن فيه خلال خمسة أيام من تاريخ النطق به أمام محكمة الاستئناف خلال ثلاثة أيام كاملة ، وتفصل فيه هذه المحكمة بقرار غير قابل للاعتراض • أى أنه متى صدر حكم الأمر بالبيع فلا يطعن فيه الا بسبب عيب فى صيغته ، ويكون ميعاد الاعتراض خمسة أيام من تاريخ النطق بالحكم ، على أن تتم جميع اجراءات الطعن فى خلال ثلاثة أيام من تاريخ الاعتراض ، وليس من تاريخ انتهاء مدة الخمسة أيام المشار اليها اللهم الا اذا تم الاعتراض فى اليوم الخامس [1] • ويكون قرار محكمة الاستئناف فى الطعن نهائيا •

---

(١) يلاحظ ان نص المادة ٩٢ من التقنين البحرى يثير لبسا وغموضا من حيث تحديد الميعاد الذى يتم فيه الطعن فى حكم الأمر بالبيع ، على وجه الدقة ، ولذلك انتهينا الى التفسير الوارد فى المتن بعد مناقشة مع زميلنا الدكتور مأمون سلامة أستاذ قانون الاجراءات الجنائية بالكلية •

١٤٩ — دعاوى الاستحقاق والابطال : تقضى المـادة ٨٣ من التقنين البحرى بأن تقام دعاوى الاستحقاق والابطال قبل الأمر بالبيع. فاذا لم تقم دعاوى الاستحقاق الا بعد صدور الأمر بالبيع ، فتتحول حكما الى اعتراض على تسليم المبالغ الناتجة عن البيع . ولا تقبل دعاوى الاستحقاق والابطال الا اذا كانت مدونة فى دفتر التسجيل .

ويشير هذا النص الى الدعوى ، التى ترفع من شخص يدعى ملكية السفينة أو حصة فيها أثناء التنفيذ عليها ، وكل طلب يؤدى الى الاعتراض على وقوع البيع ويهدف الى تقرير بطلان اجراءات التنفيذ على السفينة .

وعلى ذلك فان دعاوى الاستحقاق تهـدف الى تقرير نتيجتين ، الأولى تقرير الحكم بملكية السفينة أو جزء منها للمدعى ، والثانية ، تقرير بطلان اجراءات التنفيذ على السفينة . أما دعاوى الابطـال فتهدف الى تقرير النتيجة الثانية فقط .

ويمكن الوصول الى هاتين النتيجتين أو الى النتيجة الأخيرة ، اذا رفعت دعوى الاستحقاق أو دعوى الابطال قبل الأمر بالبيع ، أما اذا أقيمت الدعوى بعد صدور الأمر المذكور ، فانها تنقلب قانونا الى مجرد اعتراض على تسليم المبالغ الناتجة عن البيع ، بحيث يأخذ المدعى عند توزيع الثمن ، وقبل أى دائن آخر نسبة من الثمن النـاتج عن البيع بحسب القدر الذى يثبت له أمام المحكمة [١] .

---

(١) ريبير جـ ١ رقم ١٠٠٩ .

ويجب رفع دعوى الاستحقاق أو دعوى الابطال ضد الدائن الحاجز وضد المدين المحجوز عليه معا ، لأن المقصود هو الحكم بملكية السفينة والحكم ببطلان الحجز فى مواجهة المدين المحجوز عليه والدائن الحاجز على السواء . وعلى ذلك لا تقبل دعوى الاستحقاق أو دعوى الابطال اذا رفعت ضد الحاجز وحده [1] .كذلك لا تقبل دعاوى الاستحقاق والابطال الا اذا كانت مدونة فى دفتر تسجيل السفينة المحجوز عليها .

ويمنح المدعى فى هذه الدعوى ميعاد ثلاثة أيام لتقديم حججه وأدلته على الاستحقاق أو الابطال ، وللمدعى عليه (الحاجز والمحجوز عليه معا) أيضا ميعاد ثلاثة أيام للرد عليه . وتعين جلسة لنظر الدعوى بناء على تكليف بالحضور أمام المحكمة [2] . ولا يترتب على رفع الدعوى وقف التنفيذ ، مالم تأمر المحكمة المختصة بنظر الدعوى بوقفه لأسباب هامة (المـــادة ٨٤ بحرى) .

ولم يعين التقنين البحرى ، المحكمة المختصة بنظر دعوى الاستحقاق أو دعوى الابطال ، ونرى أنها المحكمةالتى يجرىالتنفيذ بدائرتها.

١٥٠ — توزيع الثمن : رأينا أن الدائن الحاجز يلتزم بابلاغ الحجز الى الدائنين المقيدة حقوقهم فى دفتر تسجيل السفينة ، ويكون من حق هؤلاء التدخل فى دعوى البيع ، حتى يكون من حقهم الاشتراك فى توزيع الثمن الناتج عن بيع السفينة .

ويتم توزيع الثمن بين الدائنين على أساس الترتيب الآتى :

يحصل الدائنون أصحاب الامتيازات البحرية المذكورة فى الفقرات

---

(١) استئناف مختلط فى ٨ يونيو ١٩١٠ .Bull السنة ٢٢ ص ٣٥١ .

(٢) يعبر نص المـــادة ٨٤ بحرى عن التكليف بالحضور بكلمة«الاستدعاء».

الخمس الأولى من المـــادة ٤٨ بحرى ، على حقوقهـــم أولا بحسب الترتيب المذكور فى المـــادة المشار اليها [١] • ثم يحصـــل الدائنون المرتهنون المسجلة ديونهم على السفينة على حقوقهم ، بترتيب تسجيلهم (المـــادة ٥٣) • وبعد ذلك يحصل الدائنون الممتازون المشار اليهم فى الفقرتين السادسة والسابعة من المـــادة ٤٨ ، على حقوقهم • وما يتبقى من الثمن بعد ذلك يشترك فيه الدائنون العاديون كل بنسبة دينه • ويشترك كل دائن فى التوزيع بأصل دينه والفوائد والمصاريف ، واذا تبقى فى النهاية شىء بعد اجراء هذه التوزيعات ، يرد الى مالك السفينة• وتقضى المـــادة ٩٥ بحرى بأن توزع الأموال الناتجة عن البيع وفقا لأحكام القوانين النافذة • وقد تضمن الباب الرابع من الكتاب الثانى من تقنين المرافعات قواعد التوزيع [٢] ، وهى القواعد التى يتعين اتباعها عند توزيع ثمن السفينة على الدائنين •

---

(١) وقد رأينـــا ان المـــادة ٥٩ تجيز للدائنين الممتـــازين ان يسجلوا امتيازهم البحـــرى ليجرى اعلانهم بعرض السفينة للبيع • انظر ما تقدم رقم ١٠٦ •

(٢) انظر تفصيل هذه القواعد فى مؤلف الدكتور فتحى والى رقم ٣٠٧ وما بعدها •

القسم الثانى

أشخاص الملاحة البحرية

١٥١ — تمهيد وتقسيم : لا يتصور أن تتم الملاحة البحرية الا بتدخل عدة أشخاص ، يتولون تجهيز السفينة وادارتها وقيادتها والعمل عليها ، فأشخاص الملاحة البحرية هم ، المجهز والربان والبحارة • كما أن هناك بعض الأشخاص البريين ، يسهمون فى تحقيق أغراض الملاحة البحرية ، لم يعرض لهم التقنين البحرى ، وهم أمين السفينة ، وأمين الحمولة ، ومقاول الشحن والتفريغ والسمسار البحرى •

وقد عرض التقنين البحرى الليبى لأشخاص الملاحة البحرية فى أبواب ثلاثة متتالية منه ، وهى البـــاب الثـــالث فى أصحاب السفينة ومجهزيها ، والباب الرابع فى الربان ، والباب الخامس فى البحارة أو الملاحين •

ونقسم دراستنا الى أبواب أربعة :

الباب الأول : المجهز

الباب الثانى : الربان

الباب الثالث : البحارة

الباب الرابع : الأشخاص البريون للملاحة البحرية •

الباب الأول

المجهز

١٥٢ – تجهيز السفينة : يعبر التجهيز عن فكرة اقتصادية ، قوامها اعداد السفينة للاستغلال البحرى وذلك بمدها بالمؤن اللازمة لهـا ، كالوقود الكافى للرحلة ، وما يلزمها من أدوات لمواجهة ما تتعرض له من أخطار أثناء الرحلة ، كما يشمل تجهيز السفينة أيضا ، تزويدها بالعدد الكافى من البحارة الأكفاء من الناحية الفنية لأداء العمل المنوط بهم • فالمجهز اذن هو كل شخص يتعهد بالقيـــام بشئون السفينة (المـــادة ١/١٣٨ بحرى) •

ولـمّـا كان الغالب ، أن يقوم مالك السفينة بتجهيزها ، فانه كثيرا ما يحدث الخلط بين تجهيز السفينة وملكيتها ، من ذلك مثلا ، أن التقنين البحرى المصرى ، قد أورد النصوص الخاصة بمالك السفينة ، مفترضا أن مالك السفينة ومجهزها شخص واحد •

على أنه من المقرر ، أن مالك السفينة قد يؤجرها الى شخص آخر ، يتولى تجهيزها ، فيكون مجهز السفينة فى هذه الصـــورة هو مستأجرها • فاصطلاح المجهز ، لا يطلق اذن على المـــالك المجهز ، وانما يشـــمل أيضـــا المســـتأجر المجهـــز l'armateur-affréteur. ومع ذلك فمن المقرر قانونا ، أن مالك السفينة يعتبر مجهزها ، ما لم يثبت عكس ذلك (المـــادة ٤/١٣٨ بحرى) •

وسنواجه فى هذا الباب أساسا ، دراسة مسئولية المجهز ، سواء أكان مالكا للسفينة أم لم يكن .

وسنتعرض فى هذه الدراسة لقواعد مسئولية المجهز وفقا لأحكام القانون الليبى وذلك فى الفصل الأول من هذا الباب ، أما الفصل الثانى فندرس فيه صورة متميزة لمسئوليــة المجهز ، تتسم بأحكام قانونية مستحدثة فى نطاق القانون البحرى ، وهى المسئولية الناشــئة عن استغلال السفن الذرية وفقا لأحكام معاهدة بروكسل المبرمة سنة ١٩٦٢ .

الفصل الأول

مسئولية المجهز في القانون الليبي

١٥٣ — مبدأ المسئولية : تقضى المـادة ٩٦ من التقنين البحرى الليبى ، بأن صاحب السفينة مسئول شخصيا عن الالتزامات الناجمة عن الاعمال التى يقوم بها الربان والعقود التى يبرمها أثناء ممارسة صلاحياته القانونية ، وهو مسئول أيضا عن أفعال الربان والبحـارة والسائق وسائر مستخدمى السفينة وعن أخطائهم • ويقرر هذا النص قاعدة عامة ، مؤداها أن مالك السفينة مسئول عن أفعـال وتصرفات تابعية البحريين ، وتعد مسئوليته فى هذا الصدد ، شخصية ، وكان يجب تبعا لذلك ، أن تكون غير محدودة ، بحيث يكون للمضرور من أفعال أو تصرفات الربان والبحارة أن يرجع بالتعويض كاملا على مالك السفينة • الا أنه لوحظ أن مالك السفينة يتعرض لمسئوليات متعددة قبل الغير ، خاصة متى وقع حادث من السفينة ترتب عليه الحاق أضرار شتى بالمسافرين والشاحنين ، وقد تؤدى مطالبات هؤلاء الأشخاص بالتعويضات ، الى تعرض مالك السفينة للافلاس ولو كان يملك أسطولا كبيرا من السفن ، وفى هذا خطر بالغ على الملاحة التجارية [1] .

---

(١) تشورلى وجايلز ص ٤١ .

ولهذه الاعتبارات المتقدمة ، لم تتردد التشريعات المختلفة ، فى تقرير مبدأ تحديد مسئولية مالك السفينة ، كما سعت الدول ، الى عقد معاهدة دولية فى هذا الخصوص ، وهى معاهدة بروكسل بتاريخ ٢٥ اغسطس سنة ١٩٢٤ والتى حلت محلها معاهدة بروكسل المبرمة فى ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧ .

هذا وقد اختلفت التشريعات من حيث طريقة تحديد المسئولية ، فمنها ما أخذ بفكرة الترك العينى للسفينة ، كالقانونين الفرنسى والمصرى، ومنها ما أخذ بفكرة التحديد الجزافى للمسئولية كالقانون الانجليزى ، ومنها ما جمعت بين فكرة التحديد الجزافى وطريقة تحديد المسئولية بجمع قيمة السفينة وأجرتها . وهذا هو الحل الذى أخذت به معاهدة بروكسل الأولى المبرمة سنة ١٩٢٤ [١] ، والتى نقلها عنها التقنين البحرى الليبى . ونعرض فيما يلى لأحكام تحديد المسئولية وفقا لقواعد القانون الليبى والتى يطلق عليها « حصر المسئولية » .

١٥٤ ـ المستفيد من قاعدة تحديد المسئولية : تقضى المادة ١٠٥ من التقنين البحرى بأن يستفيد من تحديد المسئولية مستأجر السفينة ومجهزها الذى ليس بصاحبها . علما بأن المادة ٩٧ التى تقرر مبدأ تحديد المسئولية أشارت فقط الى مالك السفينة كمستفيد من تحديد المسئولية .

ويبين مما تقدم أن التمسك بتحديد المسئولية ليس قاصرا على المالك المجهز ، وانما يحق أيضا للمجهز المستأجر أن يتمسك به ، كما

---

(١) اما معاهدة بروكسل المبرمة سنة ١٩٥٧ فقد اقتصرت على طريقة التحديد الجزافى كوسيلة لتحديد المسئولية .

يستفيد منه المجهز المدير فى حالة ملكية السفينة على الشيوع ، ولو كان مدير الشيوع شخصا من غير الشركاء ، وهذا هو المقصود من عبارة « مجهزها الذى ليس بصاحبها » •

ويختلف القانون الليبى عن القانون المصرى فى هذا الصدد ، حيث لا يجيز الأخير تحديد المسئولية الا للمالك ، لأن وسيلة التحديد فيه هى ترك السفينة عينا للدائنين ، ولا يجوز أن يقع هذا الترك الا من المالك •

١٠٠ – طريقة تحديد المسئولية : الأصل وفقا لأحكام القانون الليبى ، أن يتم تحديد المسئولية بأن يؤدى المجهز الى دائنيه قيمة السفينة وأجرة النقل وما يعد من ملحقات سفينته فى هذا الشأن • الا أن هذه القيمة لا يجوز أن تزيد – فى أحوال معينة – على المبلغ الحاصل من ضرب عدد الأطنان التى تبلغ حمولة السفينة بقيمة الأطنان الرسمية ، وتحدد هذه القيمة بلائحة يصدرها وزير المواصلات (المادة ٩٧) •

أى أنه للمجهز فى سبيل تحديد مسئوليته ، الخيار بين دفع قيمة السفينة وأجرتها وملحقاتها ، أو دفع مبلغ جزافى ، هو المبلغ الناتج عن ضرب عدد الأطنان التى تبلغها حمولة السفينة فى القيمة الرسمية لهذه الأطنان ، محددة بلائحة تصدر عن وزير المواصلات ، على أن هذا الخيار غير جائز فى أحوال معينة سنعرض لها فيما بعد ، بحيث لا يكون أمام المجهز لتحديد مسئوليته ، سوى أداء قيمة السفينة وأجرة النقل وملحقاتها •

وتتحدد حمولة السفينة بالنسبة للبواخر وسائر السفن ذات المحرك ، بصافى حجمها مضافا اليه الفراغ الذى تشغله الآلات

والمحركات [1] ، وبالنسبة للمراكب الشراعية بصافى حجمها (المادة ١٠٤ بحرى) .

١٥٦ — الالتزامات التى تجيز تحديد المسئولية : تضمنت المادة ٩٧ من التقنين البحرى ، بيان الالتزامات التى تجيز تحديد المسئولية على النحو الآتى :

١ — التعويضات المستحقة للغير عن الأضرار التى تقع بخطأ من الربان أو البحارة أو أى تابع للمجهز يعمل على السفينة ، سواء وقعت هذه الأضرار على البر أو فى البحر .

٢ — التعويضات المستحقة لأصحاب البضائع محل النقل عما لحق بضائعهم من أضرار ، وكذلك ما يستحق من تعويضات عن أضرار لحقت جميع الأموال والأشياء الموجودة على ظهر السفينة .

٣ — الالتزامات الناتجة عن وثائق الشحن .

٤ — التعويضات المستحقة عن الحوادث التى تقع أثناء تنفيذ أحد العقود بسبب خطأ فى الملاحة .

٥ — التزام رفع حطام سفينة غرقت أو اصلاح الأضرار اللاحقة بمنشآت الأحواض أو المرافىء أو سبل الملاحة ، والالتزامات المتعلقة بهـا .

٦ — جعل المساعدة والانقاذ .

---

(١) تعرف هذه الحمولة فى بعض التشريعات باسم الحمولة المسجلة Registered tonnage.

٧ — الحصة التى يلتزم بها مالك السفينة فى الخسائر البحرية المشتركة •

٨ — الالتزامات الناشئة عن العقود أو الأعمال التى يجريها الربان ضمن صلاحياته القانونية خارج ميناء تسجيل السفينة لحاجات حقيقية يقتضيها حفظ السفينة أو اكمال السفر ، على أن لا تكون هذه الحاجات ناتجة عن نقص أو خلل يشوبان التجهيز أو التموين عند بدء السفر •

ويلاحظ أنه بالنسبة للالتزامات الثلاثة الأخيرة ، فلا يجوز تحديد المسئولية الا بمقدار قيمة السفينة وأجرتها وملحقاتها ، فلا يحق للمجهز التمسك بالتحديد الجزافى ، ويقال فى تبرير ذلك أن التحديد الجزافى قد يكون ضعيفا ، بحيث يفيد المجهز كثيرا من تحديد المسئولة فى هذه الحالات [1] • أما الالتزامات الخمسة الأولى فان للمجهز الخيار بين التحديد الجزافى ، وأداء قيمة السفينة وأجرة النقل ، أيهما أقل •

ومن المعلوم أن الالتزامات التى تجيز تحديد المسئولية ، قد وردت على سبيل الحصر •

١٥٧ — الالتزامات التى لا تجيز تحديد المسئولية : لا يجوز تطبيق تحديد المسئولية فى غير الحالات التى نصت عليها المادة ٩٧ بحرى ، والتى عرضنا لها فيما تقدم ، ومع ذلك فقد نصت المادة ٩٩ بحرى ، على حالات معينة لا يجوز فيها بصفة خاصة تحديد المسئولية ، وهى :

١ — الالتزامات الناشئة عن أخطاء مالك السفينة ، غير أنه اذا كان ربان السفينة مالكها أو أحد ملاكها ، فله أن يدفع بتحديد المسئولية من أجل أخطائه فى الملاحة وأخطاء مستخدمى السفينة •

---

(١) مصطفى طه الوجيز رقم ١٨٤ •

وعدم جواز تحديد المسئولية عن الخطأ الشخصى للمالك ، أمر بديهى وتقرره جميع التشريعات ، اذ أن مالك السفينة لا يستحق الرعاية فى هذه الحالة [1] • والأصل أنه لا يجوز له التمسك بتحديد المسئولية الا عن أخطاء تابعيه البحريين حيث لا تتوافر لديه امكانيات الاشراف والرقابة عليهم أثناء أداء عملهم فى البحر بعيدا عنه • ومع ذلك فانه متى كان ربان السفينة مالكا لها أو مشتركا فى ملكيتها ، فانه يمكنه التمسك بتحديد المسئولية فى الحالة التى ينشأ فيها الضرر عن أخطائه الملاحية • أى الأخطاء الفنية فى قيادة السفينة أو ادارتها ، دون غيرها من أخطائه الشخصية الأخرى ، وكذلك يحق له التمسك بالتحديد ، بالنسبة للأخطاء الصادرة من مستخدمى السفينة ، كالبحارة وغيرهم •

٢ ـ الالتزامات المنصوص عليها فى الفقرة الثامنة من المادة ٩٧ ، فى حال وجود موافقة أو تفويض صريح من مالك السفينة •

والمقصود من ذلك أن الديون التى يعقدها الربان فى حدود سلطاته خارج موطن السفينة ، لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو اكمال السفر ، لا يجوز لمالك السفينة أن يتمسك بتحديد مسئوليته عنها متى تمت بموافقة المالك أو بتفويض صريح منه ، لأن موافقة المالك على هذه التصرفات ، تجعلها كما لو كانت قد صدرت منه مباشرة فلا يحق له أن يحدد مسئوليته عما صدر منه من تصرفات •

٣ ـ التزامات صاحب السفينة الناشئة عن استخدام البحارة ومستخدمى السفينة •

---

(١) على يونس جـ ٢ رقم ٢٧١ •

فلا يجوز لمالك السفينة أن يتمسك بتحديد مسئوليته ، عن ديون الربان والبحارة وسائر مستخدمى السفينة ، والناشئة عن عقد العمل البحرى ، ويقصد بذلك رعاية حقوق الربان والبحارة وتمكينهم من الحصول عليها بالكامل .

كذلك تقضى الفقرة الأخيرة من المادة ٩٨ بحرى بأن مسئولية أصحاب السفينة ومجهزيها ، لا تقبل أى حصر تجاه الملاحين . ومعنى ذلك أنه لا يجوز للمجهز تحديد مسئوليته فى حالة وقوع أضرار بدنية للملاحين بسبب أخطاء ربان ، أو أحد مستخدمى السفينة وما ينشأ عن ذلك من حق فى التعويض عن هذه الأضرار .

١٥٨ ـ حالات تشديد المسئولية : اذا كان الأصل فى تحديد المسئولية ، هو أن المالك يستطيع التمسك بالحد الأقصى المقرر قانونا للتعويض والذى عرضنا له فيما سلف بالنسبة للأضرار التى تنشأ عن أخطاء الربان أو البحارة ، فان المادة ٩٨ من التقنين البحرى تقضى بتشديد مسئولية المالك اذا تسبب عن هذه الأخطاء ، موت أو ضرر بدنى ، بحيث تصل حدود مسئولية المالك الى مقدار لا يجاوز ضعف الحد الأقصى للتحديد المنصوص عليه فى المادة ٩٧ التى عرضنا لها فيما تقدم [١] . على أن تشديد المسئولية لا ينطبق اذا حصل الضرر من سفينة لا تستعمل أصلا لنقل الركاب وكانت حمولتها أقل من ثلاثمائة طن . ويبين من ذلك أن المقصود بالأضرار المشار اليها فى الفقرة (١) من المادة ٩٧ والتى تخضع لتحديد المسئولية ، الأضرار المادية والأضرار البدنية التى تقع من سفينة لا تستخدم أصلا لنقل الركاب وتقل حمولتها عن ٣٠٠ طن . ويشترك ضحايا الحادث الواحد أو خلفاؤهم فى توزيع

---

(١) أنظر ما تقدم رقم ١٥٥ .

المبلغ المخصص للتعويض مقدرا بالطريقة السالف بيانها ، فاذا لم يكف المبلغ المخصص للتعويض عن الأضرار البدنية لتعويض الضحايا أو ورثتهم تعويضا كاملا ، اشترك الدائنون بهذا التعويض بالباقى لهم مع الدائنين فى المبالغ المذكورة فى المادة ٩٧ مع مراعاة الامتيازات • أى يوزع المبلغ المخصص للالتزامات المشار اليها فى المادة ٩٧ لأداء هذه الالتزامات ، والباقى من تعويضات الأضرار البدنية كل بنسبة ماله من حق قبل مالك السفينة ، ويراعى فى ذلك ترتيب الامتيازات البحرية ، على النحو الذى رأيناه عند دراسة الامتيازات [1] •

١٥٩ ــ محل المسئولية المحدودة : تتحدد مسئولية مجهز السفينة، وفقا للحدود التى أشرنا اليها ، اما بمبلغ جزافى ، أو بمقدار قيمة السفينة وأجرتها وتفرعاتها أى ملحقاتها بالمعنى المقصود فى هذا المجال، ويعنينا هنا أن نبين محل المسئولية المحدودة عند انحصارها فى قيمة السفينة وأجرتها وتفرعاتها •

اولا ــ السفينة : لا يرد تحديد المسئولية على السفينة بذاتها ، أى أن التحديد هنا لا يتم عن طريق الترك العينى للسفينة كما هو الشأن فى القانون المصرى ، وانما يتم بأداء مبلغ يمثل قيمة السفينة ، وفى هذه الحالة تبدو أهمية بيان طريقة اثبات قيمة السفينة من جانب المجهز ، ويختلف الأمر بحسب الوقت الذى يتم فيه تقدير هذه القيمة على النحو الذى بينته المادة ١٠٠ بحرى ، والذى نعرض له فيما يلى :

١ ــ فى حالة التصادم أو غيره من الحوادث وفيما يختص بجميع الديون التى تتصل بها ولو بموجب عقد (كعقد نقل البضائع مثلا) ، والتى تنشأ لغاية وصول السفينة الى أول ميناء تبلغه بعد الحادث وكذلك

---

(١) انظر ما تقدم رقم ٩٨ وما يليه •

الديون الناتجة عن ضرر بحرى مشترك سببه الحادث . فتقدر السفينة بحالتها لدى وصولها الى أول ميناء . فاذا وقع حادث جديد قبل وصول السفينة الى أول ميناء ، وكان هذا الحادث لا علاقة له بالحادث السابق، وترتب عليه انقاص قيمة السفينة ، فان هذا الانقاص لا يدخل فى حساب الدائنين الذين نشأت حقوقهم عن الحادث السابق .

٢ ــ فيما يتعلق بالديون المتعلقة بالشحنة أو الناشئة عن تطبيق شروط وثيقة الشحن ، فيما عدا الأحوال المنصوص عليها فى الحالة السابقة ، فتقدر الشحنة بحالة السفينة فى الميناء المرسلة اليه هذه الشحنة ، أو فى المكان الذى انقطع فيه السفر .

واذا كانت الشحنة مرسلة الى أماكن مختلفة وكان الضرر راجعا لسبب واحد ، جرى التقدير بحالة السفينة فى نهاية السفر .

وأما فى الحالات الأخرى فيجرى تقدير قيمة السفينة بحسب حالتها فى نهاية السفر .

ويلاحظ أنه اذا ترتب على اتباع الطرق السالفة فى تقدير قيمة السفينة ، ان وجدت عادة ديون تتعلق بحادث واحد ، وديون لاتتصل بأى حادث ، وكانت جميع هذه الديون تقتضى تقدير السفينة فى ميناء واحد ، فانها تشترك معا فى المبلغ الذى تتسع له مسئولية صاحب السفينة عن هذه الديون بعد مراعاة مرتبتها من الامتيازات البحرية (المادة ١٠١ بحرى) . أى أنه تعتبر الديون التى تقتضى تقدير قيمة السفينة فى ميناء واحد ، وحدة مستقلة عن غيرها من الديون ، بحيث تشترك فى المبلغ الناتج عن تقدير قيمة السفينة بحسب مراتبها من الامتيازات البحرية .

ثانيا ــ أجرة النقل : لا يقصد بأجرة النقل التى تدخل فى محل المسئولية المحدودة ، الأجرة الفعلية التى حققتها السفينة أثناء الرحلة ،

وانما تحدد هذه الأجرة بمبلغ جزافي يقدر بنسبة عشرة في المائة من قيمة السفينة أيا كان نوعها عند بدء السفر ، وان لم تكسب السفينة أية أجرة (المادة ١٠٢ بحرى) .

ثالثا : ما يعد من ملحقات (تفرعات) السفينة : تنص المادة ١٠٣ بحرى على ما يعد من ملحقات السفينة في مجال تحديد المسئولية على النحو الآتي :

١ – التعويضات الناشئة عن أضرار مادية لم يتم اصلاحها اذا لحقت بالسفينة منذ بدء السفر .

وعلى ذلك يدخل ضمن محل المسئولية المحدودة ما يستحق للمالك من تعويضات عن أضرار تلحق بالسفينة بعد بدء الرحلة لأن هذه التعويضات تكمل قيمة السفينة وبشرط الا يتم اصلاح هذه الأضرار حتى لا يزدوج محل تحديد المسئولية .

٢ – التعويضات الناشئة عن خسائر بحرية مشتركة اذا تمثلت هذه الخسائر في أضرار مادية لحقت بالسفينة منذ بدء السفر ولم يتم اصلاحها .

ولكن لا يدخل ضمن محل المسئولية المحدودة تعويض التأمين ، والاعانات الحكومية . ويقال في تبرير استبعاد تعويض التأمين من محل التحديد ، أنه لا يمثل قيمة السفينة وانما هو مقابل مجموع الأقساط التي يدفعها المجهز أثناء مدة التأمين [1] . ونرى أن هذا التبرير يتناف

---

(١) ريبير هـ ٢ رقم ١٣٠١ ، دانجون هـ ٢ رقم ٦٩٧ ، ليون كلن وربنو هـ ٥ رقم ٢٤٢ ، مقال للاستاذ Jugiart بعنوان La responsabilité du propriétaire de navire d'après l'article 216 de Code de Commerce. D.M.F. 1962 — 320 et s.

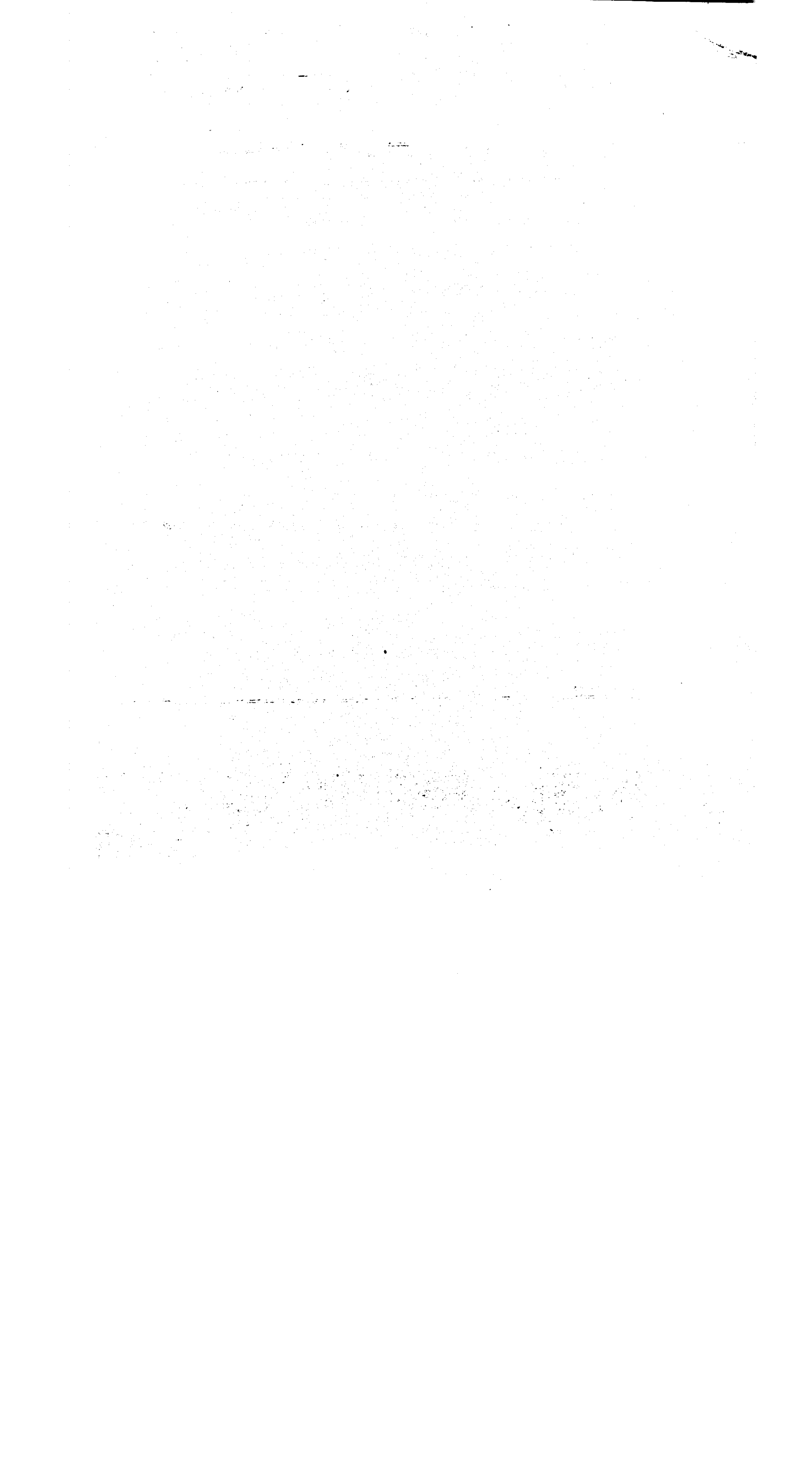
مع طبيعة عقد التأمين ، من أنه عقد تعويض ، بحيث يحل تعويض التأمين محل ما لحق السفينة من أضرار ولا يختلف عن التعويضات المستحقة لمالك السفينة بسبب ما لحق السفينة من أضرار بعد بدء الرحلة •

أما استبعاد الاعانات الحكومية ، فيبرره أن المقصود من هذه الاعانات ، تشجيع الملاحة الوطنية ، وادخالها ضمن محل التحديد يفوت تحقيق هذا الغرض •

١٦٠ – الدفع بتحديد المسئولية : يعتبر تحديد المسئولية ميزة منحها المشرع للمجهز ، فيملك وحده حق التمسك به ، ويتم هذا عادة ، عن طريق دفع يبديه المجهز فى الدعوى التى يرفعها ضده الدائنون المناشئة حقوقهم عن سبب من الأسباب التى تجيز التمسك بالتحديد •

ولكن يشترط لكى يتمكن المجهز من الدفع بتحديد المسئولية ، أن يدفع كفالة يقررها رئيس المحكمة الابتدائية بوصفه قاضيا للأمور المستعجلة •

ويجوز للمجهز ، فى كل وقت ، أن يوقف عن نفســه الاجراءات التى يتخذها الدائنون ضده ، بايداعه المبلغ الذى يتسع له مدى مسئوليته المحدودة ، ويخصص هذا المبلغ للوفاء بحقوق الدائنين ، الذين يسرى عليهم تحديد المسئولية • ويتم توزيع المبلغ المذكور على الدائنين ، بحسب القواعد القانونية المقررة • (المــادة ١٠٧ بحرى) •



الفصل الثاني

المسئولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية

١٦١ — تمهيد : ترتب على استخدام الطاقة الذرية فى تسيير السفن ، أن برزت مشاكل قانونية ، من طبيعة جديدة ، لا تكفى القواعد القانونية التقليدية لايجاد حل كاف لها • وتؤدى الاشعاعات الذرية الى حدوث أضرار بالغة الخطورة ، لا تؤثر على الجيل القائم فحسب ، بل تمتد الى غيره من الأجيال المقبلة •

ولما كانت الأضرار الناشئة عن استغلال السفن الذرية ، مسألة تهم جميع الدول ، اذ تتعرض أية دولة لرسو السفن الذرية بموانيها أو المرور بمياهها الاقليمية ، فليس الأمر قاصرا على الدول التى تستغل هذه السفن ، لذلك اتجهت اللجنة البحرية الدولية الى بحث هذه المسألة منذ عام ١٩٥٧ ، فأعدت مشروعا تمهيديا لمعاهدة فى هذا الخصوص ، وعرض هذا المشروع على مؤتمر دولى انعقد فى مدينة Rijeka

---

(★) انظر فى هذا الموضوع مقال الاستاذ Lilar (A.) بعنوان : «La responsabilité des exploitants de navires nucléaires» منشور فى مجلة القانون والاقتصاد (مجلة كلية الحقوق بجامعة القاهرة) السنة ٣٤ ص ١٣٥ ، ومقال الدكتور مصطفى كمال طه بعنوان « المسئولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية وفقا لاحكام المعاهدة الدولية المبرمة فى بروكسل فى ٢٥ مايو سنة ١٩٦٢ » والمنشور فى مجلة الحقوق (مجلة كلية الحقوق بجامعة الاسكندرية) العددان الثالث والرابع لعام ١٩٦١ — ١٩٦٢ ص١٤٥ وانظر مؤلفه الوجيز رقم ١٨٧ وما يليه .

بيوغوسلافيا فى سبتمبر سنة ١٩٥٩ ، وعرضت النتائج التى وصل اليها المؤتمرون على مجموعة من خبراء القانون ، دعتهم الوكالة الدولية للطاقة الذرية بفيينا ، لابداء رأيهم فى معاهدة دولية تحكم مسئولية مستغلى السفن الذرية .

وفى أبريل سنة ١٩٦١ انعقد فى بروكسل مؤتمر دبلوماسى ، وعرض عليه مشروع اللجنة البحرية الدولية ، ومشروع وكالة الطاقة الذرية ، ثم انعقد مؤتمر آخر فى بروكسل فى ١٤ مايو سنة ١٩٦٢ انتهت أعماله باقرار معاهدة بروكسل الخاصة بمسئولية مستغلى السفن الذرية فى ٢٥ مايو سنة ١٩٦٢ . وقد وافقت على هذه المعاهدة ٢٨ دولة ، لم يكن من بينها للاسف ، الاتحاد السوفيتى والولايات المتحدة ، برغم أنهما الدولتان الوحيدتان اللتان تملكان حتى الان سفنا ذرية [١] .

ويرجع السبب فى رفض هاتين الدولتين للمعاهدة ، أنها تضمنت حكما بمقتضاه تطبق نصوصها على السفن الذرية الحربية ، وهناك من الاسباب الدستورية والادارية لدى الولايات المتحدة ما يحول دون اخضاع السفن الحربية للالتزامات المقررة فى المعاهدة ، أما الاتحاد السوفيتى فيرى أن المعاهدة تهدف الى حماية مستغلى السفن الذرية ، فانطباقها على السفن الحربية يشجع على استخدام الطاقة الذرية فى أغراض الحرب ، مما ينبغى قصر تطبيق أحكامها على السفن التجارية [٢] .

---

(١) يملك الاتحاد السوفيتى السفينة « لينين » وتملك الولايات المتحدة السفينة « سافانا » .

(٢) مصطفى طه الوجيز رقم ١٨٨ .

وندرس فيما يلى أحكام هذه المعـاهدة ، وذلك فى فرعين على التوالى ، نعرض فى الأول لبعض القواعد العـامة فيها ، ونخصص الثانى لدراسة أحكام مسئولية مستغلى السفن الذرية •

الفـرع الاول

مسـائل عامـة

١٦٢ – المقصـود بالاصطلاحات الواردة فى المعاهدة : اتبعت المعاهدة ، الطريقة الانجليزية فى التشريع ، من حيث الصياغة ، فبدأت بتحديد جميع الاصطلاحات التى وردت فيها ، وذلك فى المـادة الاولى منها ، على النحو الآتى :

١ – **السفن الذرية** : يقصد بها كل سفينة مزودة بمصدر للطـاقة الذرية •

٢ – **الدولة المرخصة** : هى الدولة المتعاقدة التى تستغل سفينة ذرية أو ترخص باستغلالها تحت علمها •

٣ – **المستغل** : هو الشخص الذى ترخص له الدولة باسـتغلال سفينة ذرية ، أو الدولة المتعاقدة التى تستغل سفينة ذرية •

٤ – **الوقود الذرى** : كل مادة تسمح بانتـاج الطـاقة الذرية وتستخدم أو تعد لأن تستخدم فى سفينة ذرية •

٥ – **الضرر الذرى** : كل وفاة أو اصابة للأشخاص وكل هلاك أو تلف ينشأ عن المواد المشعة ، أو عن تفاعل هذه المواد مع مواد أخـرى ضارة من مواد الوقود الذرى أو عن المنتجات أو المتخلفات المشعة •

٦ ـ الحادث الذرى : كل حادث ينجم عنه ضرر ذرى •

١٦٣ — نطاق تطبيق المعاهدة : تنطبق المعـاهدة على السـفن الذرية ، سواء أكانت سفنا تجارية ، أو سفنا حربية • ويعتبر تطبيق المعاهدة على السفن الحربية ، خروجا على القواعد التقليدية فى القانون البحرى التى تقضى بعدم تطبيق أحكامه على السفن الحربية وغيرها من السفن المملوكة للدولة والمخصصة لخدمة عامة • ويقال فى تبرير هـذا الخروج ، أنه رؤى من الضرورى ، تطبيق أحكام المعاهدة على السفن الذرية ، حماية للجمهور ، وعلى وجه الخصوص ، السفن العادية ، التى قد تدخل فى تصادم مع سفن ذرية حربية [1] • وتطبق المعاهدة على السفينة الذرية ، ابتداء من تاريخ انزالها البحر •

ولا يثور تطبيق أحكام هذه المعاهدة الا بمناسبة وقوع ضرر ذرى ، وفقا للتعريف الذى رأيناه فى البند السابق ، ينشأ عن حادث ذرى ، تتدخل فيه سفينة ذرية ، تحمل علم احدى الدول المتعـاقدة أيا كان مكان وقوع الضرر (المـادة ١٣) •

١٦٤ — بدء سريان المعاهدة : تقضى المـادة ٢٤ من المعـاهدة فى فقرتها الاولى ، بأن تنفذ المعاهدة بعد ثلاثة أشهر من تاريخ التصديق عليها من دولتين تكون احداهما على الأقل دولة مرخصة • ولما كانت هذه المعاهدة لم يصدق عليها حتى الآن احدى الدولتين المالكتين لسـفن ذرية ، فان معاهدة بروكسل سنة ١٩٦٢ لم تدخل فى دور التنفيذ حتى الآن •

---

(١) المرجع السابق رقم ٢٠٠ .

وانه من المؤسف حقا — كما لاحظ البعض [1] — أن يظل الخلاف حول تضمن المعاهدة نصا يقضى بسريانها على السفن الذرية الحربية ، حجر عثرة فى سبيل انضمام القوى التى تملك حاليا ، هذه السفن الذرية • وليس من المستحيل ايجاد مثل هذا الحل ، لتوفير الحماية الكافية لضحايا الحوادث الذرية المنتظرة • وتقضى المادة ٢٦ من المعاهدة ، بأن للحكومة البلجيكية والوكالة الدولية للطاقة الذرية ، الدعوة الى مؤتمر للنظر فى تعديل المعاهدة بعد خمس سنوات من نفاذها •

١٦٥ — حق الدول فى تأمين سلامتها : تقضى المادة ١٧ من المعاهدة ، بأنها لا تخل بحق كل دولة متعاقدة فى عدم السماح بالمرور فى مياهها الاقليمية أو بالدخول فى موانيها للسفن الذرية المرخص لها بالاستغلال من دولة متعاقدة أخرى ، ولو قامت الدولة الاخيرة بتنفيذ كل التزاماتها التى تفرضها عليها المعاهدة •

ويقصد من هذا النص ، منح كل دولة متعاقدة ، الحق فى تأمين سلامتها من التعرض للضرر الذرى • ويتفق هذا الحق ، مع قواعد القانون الدولى العام ، التى تمنح الدول الحق فى المرور البرىء فى المياه الاقليمية للدول الاخرى ، ويعتبر المرور بريئا ، ما دام لا يهدد سلامة الدولة الساحلية • وهذا المعنى هو الذى أخذت به معاهدة جنيف سنة ١٩٥٨ والخاصة بالبحر الاقليمى ومنطقة الامتداد •

١٦٦ — التعارض بين المعاهدة والمعاهدات الاخرى : تقضى المادة ١٤ من المعاهدة ، بأنها تفضل على غيرها من المعاهدات الدولية البحرية الاخرى ، عند التعارض بينهما ، والمقصود من ذلك ، الحيلولة دون

---

(١) ليلار ، مقاله المشار اليه آنفا .

تعرض مستغل السفينة الذرية للمقاضاة ، بناء على أسباب مختلفة ، عن نفس الحادث [1] .

ولما كانت هذه المعاهدة ، قد نظمت وسيلة خاصة ، كما سنرى حالا ، لتحديد مسئولية مستغل السفينة الذرية ، فانه لا يجوز تبعا لذلك ، أن يتمسك المستغل بأحكام معاهدة بروكسل سنة ١٩٥٧ ، والخاصة بتحديد مسئولية مالكي السفن ، ومن ناحية أخرى لا تطبق أحكام معاهدة بروكسل سنة ١٩١٠ على التصادم بين سفينتين احداهما ذرية .

الفرع الثانى

أحكام مسئولية المستغل

١٦٧ — المسئولية الموضوعية للمستغل : تقوم المسئولية وفقا للقواعد التقليدية للقانون ، على فكرة خطأ المسئول ، ولما كان التمسك بفكرة الخطأ ، مع اشتراط اثباته ، لا يتلاءم مع طبيعة الضرر الذرى ، الذى يتسم بالامتداد من حيث الزمان والمكان ، اذ قد لا يظهر الا بعد وقوع الحادث بفترة طويلة كما قد ينتشر فى أماكن تبعد كثيرا عن مكان وقوع الحادث .

وللاعتبارات المتقدمة ، نصت الفقرة الثانية من المادة الثانية للمعاهدة ، على أن مسئولية مستغل السفينة الذرية ، تعتبر مسئولية موضوعية objective ، فيسأل المستغل عن كل ضرر ذرى يثبت أنه نتج عن حادث ذرى يقع من السفينة التى يستغلها سواء بسبب

---

(١) مصطفى طه الوجيز رقم ٢٠١ .

ما تحمله من وقود ذرى ، أو ما يصدر عنها من منتجات أو متخلفات مشـــــعة •

ومن مقتضى قواعد المسئولية الموضوعية ، أن المضرور لا يلتزم باثبات خطأ فى جانب المستغل • كما لا يجوز للمستغل أن يتخلص من المسئولية ، بعدم اثبات أى خطأ من جانبـــه ، ولـــكن يكفى أن يقيم المضرور ، الدليل على علاقة السببية بين الضرر والحادث الذرى [1] •

ولا يجوز للمستغل التخلص من مسؤليته الا فى أحوال محـــددة فى المعاهدة على سبيل الحصر ، وهى الاحوال التى ينشأ فيها الحادث الذرى ، عن عمــل من أعمال الحرب أو الحرب الاهليـــة أو الثورة (المــادة ٨) •

ولا تعطى المعاهدة للمستغل الحق فى التخلص من مســئوليته باثبات خطأ المضرور ، كما هو الشأن فى المعاهدات الدولية الاخـــرى وفقا للقواعد القانونية التقليدية ، وانما يجب على المستغل للتخلص من مسئوليته ، أن يثبت أن الضرر الذرى ، قد نشأ كليا أو جزئيا بفعل المضرور ، بالقيام بعمل أو اهمال القيام بعمل ، بقصد الحاق الضرر به •

١٦٨ — المسئولية قاصرة على المستغل : تنص الفقرة الثانية من المــادة الثانية من المعاهدة على أنه « يعتبر المستغل وحده ، دون أى شخص آخر ، مسئولا عن الضرر الذرى ، ما لم تقصد نصوص هـــذه المعاهدة بغير ذلك » • أى ان المسئولية الناشئة عن الحادث الذرى تكون قاصرة على المستغل دون غيره من الاشخاص الآخرين الذين قد يشتركون فى وقوع الحادث الذرى ، كمجهزى السفن غير الذرية ،

---

(١) ايلار ، المقال المشار اليه آنفا .

أو من يقومون بانشاء السفن الذرية ، أو اصلاحها ، أو توريد المواد اللازمة لتجهيزها .

وتهدف المعاهدة من جعل المسئولية قاصرة على المستغل ، الى توفير حماية سريعة للمضرور ، دون أن يضطر الى مقاضاة عدة أشخاص والانتظار حتى يفصل فى دعاوى التعويض المختلفة وانما يتجه المضرور مباشرة ، الى المستغل ، بطلب التعويض منه عما لحقه من أضرار ذرية . ومن ناحية أخرى ، يهدف هذا الحكم أيضا ، الى تجنيب الأشخاص الآخرين ، غير مستغل السفينة الذرية ، كمجهز السفينة غير الذرية أو بانى السفينة الذرية ، أو مورد المواد اللازمة لها ، من عقد تأمينات باهظة ، لمواجهة مسئولياتهم التى قد تترتب على هذه الحوادث ، مما يؤدى الى حدوث ارتباكات فى سوق التأمين البحرى الدولى ، ويعوق تطور الملاحة الذرية [1] .

ومع ذلك ، فانه يجوز للمضرور ، الرجوع على غير المستغل ، فى أحوال معينة ، نصت عليها الفقرة السادسة من المادة الثانية على سبيل الحصر ، وهى :

١ — اذا وقع الحادث الذرى عمدا بفعل غير المستغل ، بقصد احداث ضرر .

٢ — اذا وقع الحادث الذرى نتيجة أعمال انتشال حطام سفينة ذرية ، متى قام الغير بهذه الاعمال ، دون اذن المستغل ، أو الدولة المرخصة للسفينة الذرية الغارقة ، أو الدولة التى يوجد الحطام فى مياهها .

---

(١) ليلار فى مقاله السابق .

٣ ـ اذا ورد لصالح المستغل ، اتفاق صريح على هذا الرجوع ، كما لو اتفق على مسئولية بانى السفينة الذرية ، عما يثبت فيهـا من عيوب فنيـة •

ومن المقرر أن أحكام المعاهدة لا تخل بحق المستغل فى الرجوع على الغير المتسبب أو المشترك فى الحادث الذرى •

١٦٩ ـ تحديد مسئولية المستغل : تضمنت المعاهدة حكما خاصا ، بتحديد مسئولية المستغل ، نظرا لجسامة الاضرار الذرية ، وتشجيعا لاستغلال السفن الذرية ، على أساس تجارى [1] •

على أن تحديد مسئولية المستغل ، لا يهـدف الى تحقيق نفـع للمستغل فحسب ، بل انه يفيد المضرور أيضا ، حيث يسمح نظـام تحديد مسئولية المستغل ، بأن يحصل المضرور على ضـمان مالى من الدولة المرخصة ، لتجنب اعسار المستغل •

وقد حددت المعاهدة مبلغ التعويض بمليار ونصف فرنك ذهب عن كل حادث ذرى ويساوى هذا المبلغ ١٠٠ مليون دولار • ويلاحظ أنه اذا ارتكبت السفينة الذرية أكثر من حادث ذرى على التعـاقب ، كان المستغل مسئولا عن تعويض المضرور فى كل حادث ، بالمبلغ المقـرر للتعويض ، وفقا لاحكام المعاهدة •

ويستفيد المستغل من تحديد مسئوليته ، ولو نشأ الحادث الذرى عن خطئه الشخصى أو عن خطأ تابعيه ، مهما كان جسيما [٢] •

١٧٠ ـ الضمان المـالى : تفرض المعاهدة على مستغل السـفينة الذرية ، أن يقوم بابرام تأمين ، أو يقدم ضمانا ماليا ، تحدد الدولة المرخصة شروطه ، لمواجهة مسئوليته عن الضرر الذرى ، اذ أن جسامة

---

(١) مصطفى طه رقم ١٩٣ •
(٢) ليلار المقال السابق •

الاضرار وحماية حق المضرورين فى الحصول على التعويض تفرضـــان هذا الحل • الا أنه لـــا كان الحد المقرر لمسئولية المستغل ، وفقـــا لأحـــكام المعاهدة ، يجاوز عادة طاقة شركات التأمين ، لذلك تضمنت المعاهدة حكما بمقتضاه تلتزم الدولة المرخصة بأن تكمل مبلغ التعويض الى الحد المقرر فى المعاهدة ، عندما يجاوز الضرر مبلغ التأمين •

ومتى كانت الدول تستغل بنفسها سفنا ذرية ، فانها لا تلتزم بالتأمين أو بتقديم ضمان مالى ، اذ يكفى مركز الدولة نفسها ، كضمان لتعويض المضرور •

١٧١ — دعوى المسئولية : اقترح المؤتمرون عدة حلول ، فيمـــا يتعلق بتحديد القضاء المختص بنظر دعوى المســـئولية الناشـــئة عن استغلال السفن الذرية ، من ذلك محاكم الدولة المرخصة ، أو محاكم الدولة التى يقع الحادث فى مياهها ، أو يعهد بنظر النزاع ، الى لجنة تحكيم دولية على أن المعاهدة قد استقرت على قاعدة ، مؤداها أن يترك للمدعى الخيار بين رفع الدعوى أمام محاكم الدولة المرخصة ، أو أمام محاكم الدولة التى وقع الضرر الذرى فى اقليمها • وعلى ذلك لا يكون أمام المدعى سوى محاكم الدولة المرخصة ، متى وقع الضرر الذرى فى عرض البحر • وأوردت المعاهدة استثناء على قاعدة الاختصـــاص القضائى بالنسبة للسفن الحربية الذرية ، بحيث تختص محاكم الدولة التى تتبعها هذه السفن وحدها بنظر الدعوى •

وللدولة المرخصة التدخل فى دعوى المسئولية ، التى ترفع على المستغل ، اذ أن لها مصلحة مباشرة فى ذلك ، حيث تضمن كما ذكرنا ، الوفاء بما قد يحكم به من تعويض على المستغل •

ولـــا كانت الاضرار الذرية بعيدة المدى ، وقد [illegible] الا بعد مرور فترة طويلة ، فان دعوى المسئولية لا تتقادم الا بمرور عشر سنوات من تاريخ وقوع الحادث الذرى •

الباب الثاني

الربان

١٧٢ — تمهيد وتقسيم : يعد الربان أهم أشخاص الملاحة البحرية ، على ظهر السفينة ، ويتمتع بسلطات واسعة ، نظرا للطبيعة الخاصة للرحلة البحرية • فالسفينة عندما تقوم برحلة بحرية فى عرض البحر ، بعيدة عن سلطان الدولة ، ورقابة المجهز ، فان سلامة الرحلة البحرية ، تفرض وجود شخص له الكلمة العليا فى ادارة السفينة وفى قيادتها ، على أن يكون مسئولا عن نتائج أعماله وتصرفاته •

وقد قيل قديما، ان الربان هو السيد على السفينة، بعد الله، ولكن الملحوظ فى العصر الحديث ، أن سلطاته أصبحت أضيق مما كانت عليه فى الماضى نظرا لتطور الملاحة البحرية ، وسهولة اتصال المجهز بالسفينة أثناء الرحلة ، وانتشار وكلائه فى مختلف الموانى •

وقد أفرد التقنين البحرى الليبى ، الباب الرابع منه للربان ، ويشتمل على المواد من ١١٤ الى ١٣٢ • كما وردت بعض النصوص المتعلقة بالربان ، فى مواضع أخرى من التقنين •

ونقسم دراستنا فى هذا الباب الى فصلين ، نخصص الاول ، لبيان المركز القانونى للربان ، ونعرض فى الثانى لالتزامات الربان ومسئوليته•

الفصل الأول

المركز القانوني للربان

١٧٣ — مقـدمة : يتمتع الربان بمركز قانونى منفرد Unique ، فهو تابع للمجهز ووكيل عام له ، وممثل للسلطة العامة على السفينة ، كما يعمل أحيانا لصالح ذوى الشأن فى الرسالة البحرية .

ونتكلم فيما يلى عن صلة الربان بالمجهز وذلك فى فرع أول ، ثم نعرض لصلته بالشاحنين فى فرع ثان . وأخيرا نتكلم عن صفة الربان كممثل للسلطة العامة .

الفـرع الاول

صلة الربان بالمجهـز

١٧٤ — تعيين الربان وعـزله : تقضى المـادة ١٠٨ من التقنين البحرى بأن لمجهز السفينة الحق فى تعيين ربانها وعزله ، على أن يعوضه عند الاقتضـاء .

فالمجهز اذن ، هو الذى يتولى تعيين الربان ليقوم بقيادة السفينة وادارتها ، وعلى المجهز عند اختياره ربان السفينة ، أن يراعى كفاءته الفنية ومؤهلاته العلمية التى تمكنه من أداء هذا الدور الخطير . ولذا حكم فى فرنسا ، بأن المجهز لا يرتكب خطأ يوجب التعويض اذا ما رفض تعيين أحد الأشخاص فى وظيفة ربان لانه لا يتمتع بالصفات التى تمكنه

من قيادة السفينة ، وأنه يقبل تعيينه فقط فى وظيفة مساعد ربان ، ذلك أن تعيين الربان يتم باختيار المجهز [1] .

ولما كان المجهز مسئولا قبل الغير عن أخطاء الربان ، وكان الربان يباشر عمله — الى حد ما — بعيدا عن رقابة المجهز واشرافه ، فانه من المقرر أن للمجهز الحق فى عزل الربان فى أى وقت يشاء بشرط أن يعوضه فى حال عزله له دون مبرر خطير (المادة ١٦٩/٢ بحرى) . وليس للربان مهما كانت مدة عقده الحق فى فسخ هذا العقد أو ابطاله بمشيئته فى أثناء السفر (المادة ١٦٩/١ بحرى) . والهدف من ذلك ضمان استمرار الرحلة البحرية .

ويلاحظ أن الربان يعتبر ملاحا فى العلاقة بينه وبين مجهز السفينة بالنسبة لتطبيق أحكام عقد العمل البحرى ، وان كان القانون يورد بعض الاستثناءات التى تطبق على هذه العلاقة بالنسبة لتطبيق أحكام عقد العمل البحرى كما سنرى فيما بعد [2] .

١٧٥ — الربان تابع للمجهز : رأينا أن المجهز هو الذى يتولى تعيين الربان وعزله ، ويعتبر الربان تابعا للمجهز اذ أنه يرتبط معه بعقد عمل ، الا أنه يلاحظ أن الربان يعتبر تابعا من نوع خاص فى علاقته بالمجهز ، اذ يقوم الربان بوظيفتين ، الاولى فنية وتنحصر فى قيادة السفينة ويتمتع الربان فى شأنها بسلطة واسعة بحيث لا يجوز للمجهز أن يوجه اليه تعليمات أو أوامر فى هذا الخصوص ، فيما عدا الزامه باتباع خط السير المحدد للرحلة ، وللربان أن يهمل مثل هذه التعليمات متى قدر أنها تؤدى الى اضرار بالسفينة أو بالمسافرين عليها

---

(١) استئناف روان فى ٢ اكتوبر ١٩٦٢ D.M.F. — ١٩٦٣ — ١٦٩ .
(٢) انظر ما سيأتى لاحقا فى الباب الثالث من هذا القسم .

أو بالبضائع المشحونة عليها ، والا كان مسئولا [1] ، مسئولية شخصية عن هذه الأضرار .

والى جانب الوظيفة الفنية للربان ، فله وظيفة تجارية تتعلق بالاعمال المتصلة بالاستغلال التجارى للسفينة ، كاستلام البضائع بقصد نقلها ، والاشراف على رصها فى المكان الملائم لها فى السفينة ، والالتزام بتسليمها الى المرسل اليه .

١٧٦ — الربان ممثل للمجهز : يقوم الربان فى مباشرته لوظيفته التجارية ، ببعض الاعمال القانونية نيابة عن المجهز ، فقد يعين البحارة أو يقوم باصلاح السفينة ، أو شراء المؤن والاغذية اللازمة للرحلة ، وقد يبرم عقود النقل . ويعد الربان نائبا عن المجهز فى هذه الاعمال ، فيسأل الاخير عن نتائجها وتنصرف اليه آثارها ، كما رأينا فيما سلف عند دراسة الامتيازات البحرية . اذ تعد الديون التى يعقدها الربان ممتازة من المرتبة الخامسة [2] . وقد استقر الرأى منذ زمن ، على أنه يجوز للربان أن يتقاضى أمام المحاكم باسمه ولحساب المجهز سواء أكان مدعيا أم مدعى عليه ، وذلك على خلاف القاعدة العامة التى تقضى بعدم جواز المقاضاة بوكيل (Nul ne plaide par procureur) والتى توجب على الوكيل فى الخصومة أن يبين اسم موكله وصفته .

وتطبيقا لهذه القاعدة رأينا أن المادة ٧٦ بحرى تقضى بأنه ، يجوز ابلاغ التنبيه بدفع الدين قبل توقيع الحجز الى الربان متى تعلق

---

(١) على يونس ﺣ ١ رقم ٤٤٢ .
(٢) انظر ما تقدم رقم ١٠٤ .

الدين بالسفينة أو بالشحنة ، كما تقضى المـادة ٧٩ بأنه ، فى حالة عدم اقامة مالك السفينة فى دائرة اختصاص المحكمة التى يقع فى دائرتهـا الحجز فان التبليغ بمحضر الحجز يتم فى مواجهة ربان السفينة (١) •
ويستمد الربان سلطته فى تمثيل المجهز من القانون ، دون حاجة الى الاتفاق على ذلك صراحة فى عقد تعيين الربان • أى ان الربان نائب قانونى عن المجهز (٢) • اذ يقوم بأعمال قانونية الى جانب الاعمال المـادية المنوطة به ، ولا يملك التابع العادى القيام بأعمـال قانونية لحساب متبوعه (٣) •

الا أنه يلاحظ أن الربان فى مركز الوكيل العام للمجهز ، فلا يملك الا القيام بأعمال الادارة أو أعمال التصرف التى تقتضيها أعمـال الادارة • ولكن لا يجوز له مثلا رهن السفينة الا بتوكيل خاص من مالكها ، كما لا يجوز له بيع السفينة الا فى الحالة المنصـوص عليها فى المـادة ٤٢٥ بحرى ، أى متى كانت السفينة غير صالحة للملاحة فانه يجوز بيعها من جانب الربان دون حاجة الى تفويض خاص من المـالك •

---

(١) انظر ماتقدم رقم ١٤٤ •

(٢) ريبير جـ ١ رقم ٨٠٨ •

(٣) يذهب رأى حديث الى تكييف العـلاقة بين الربان والمجهز على أسـاس جديد ، فيعتبر المجهز هو المحرك الرئيسى للاستغلال البحـرى Promoteur أما الربان فهو المنفذ أو المحقق لهذا الاستغلال réalisateur وتعتبر هـذه العلاقة اشمل من علاقة التـابع والمتبوع وعلاقة الوكيل والاصيل . انظر رسالة Garron (R.) بعنوان
La responsabilité personnelle du capitaine de navire, Paris, 1966
وانظر على وجه الخصوص رقم ١١٨ وما يليه •

١٧٧ — نطاق سلطة الربان : قد تضيق سلطة الربان أو تتسع حسب الاحوال ، فيما يتعلق بقيامه بالاعمال القانونية نيابة عن المجهز .

وتضيق سلطة الربان اذا وجد فى محل اقامة المجهز أو وكلائه . وتطبيقا لذلك تنص المادة ١١٧ على أنه « يشكل الربان طاقم السفينة ويجرى العقود الضرورية ويتخذ كل التدابير النافعة لاجل الرحلة . وليس له أن يقوم بهذه الاعمال الا بموافقة مجهز السفينة ، اذا وجد المجهز أو ممثله فى محل اجرائها » . أى انه من سلطة الربان ، أن يقوم بتعيين البحارة وبابرام العقود الضرورية ، واتخاذ كل الاجراءات اللازمة لاجل الرحلة ، ويستقل بالقيام بهذه الاعمال جميعا متى كان بعيدا عن محل اقامة المجهز أو وكلائه ، ولكن لابد من الرجوع الى المجهز أو من يمثله ، متى وجد أحدهما فى محل اجراء هذه الاعمال .

بيد أنه يلاحظ أن هذا النص يقتصر على تنظيم العلاقة بين الربان والمجهز . دون أن يكون له أثر فى مواجهة الغير ، فيظل الربان دائما فى مواجهة الكافة ، الممثل القانونى للمجهز ، ويسأل الاخير عن نتائج أعماله ، ويقتصر الامر على مسئولية الربان الشخصية قبل المجهز عن مخالفة حكم المادة ١١٧ من التقنين البحرى . وبعبارة أخرى فان الالتزام القانونى المفروض على الربان بمقتضى المادة ١١٧ بحرى بوجوب الحصول على اذن المجهز بالنسبة لما يبرمه من عقود فى محل اقامة الاخير ، ينشىء قرينة لصالح الغير على أن هذا الاذن قد طلب فعلا قبل قيام الربان بالتعاقد [1] .

---

(١) استئناف مختلط فى ١١ مارس ١٩٣٧ .Bull السنة ٤٩ ص ١٤٥ .

وتتسع سلطة الربان متى وجد بعيدا عن محل اقامة المجهز أو وكلائه ، اذ أن له فضلا عن تعيين البحارة وابرام العقود اللازمة لاستمرار الرحلة ، أن يقترض بضمان السفينة أو الشحنة أو بضمان الاثنين ، اذا طرأت حاجة ملحة أثناء السفر تدعوه الى ذلك ، وفقا لما تنص عليه المادة ١٢٤ من التقنين البحرى . وبذلك تتسع سلطة الربان حتى تجاوز سلطة الوكيل العادى ، ولكن يشترط لتطبيق هذا الحكم، بحسب ما تقضى به المادة ١٢٤ بحرى :

١ — أن تكون هناك حاجة ملحة فى أثناء السفر ، كضرورة اصلاح السفينة أو شراء بعض ما يلزم لها فى أثناء الرحلة البحرية .

٢ — أن يحصل الربان على اذن يعطيه له فى ليبيا ، قاضى الامور المستعجلة ، وفى الخارج القنصل الليبي ان وجد ، والا فبعد حصوله على موافقة قاضى المحل .

فاذا توافر هذان الشرطان ، وكان الربان بعيدا عن محل اقامة المجهز ، أو أصحاب البضائع ، فيجوز له أن يقترض بضمان جسم السفينة وأجرتها ، واذا لم يكفيا فبضمان الشحنة أيضا . واذا تعذر على الربان الاقتراض ، كان له أن يبيع بضائع بقدر المبلغ الضرورى المقرر وذلك بعد حصوله على الاذن المشار اليه آنفا . ويتعين على المجهز أو الربان فى هذه الحالة محاسبة أصحاب البضائع المبيعة بقيمتها بحسب السعر الرائج أو المقدر لبضائع من نفس النوع والكمية فى مكان الاستلام [١] ، وفى وقت وصول السفينة . ويجوز للشاحنين أن يعترضوا على رهن بضائعهم أو بيعها وأن يطالبوا بتفريغها ، على أن يدفعوا أجرة نقلها بالكامل .

---

(١) المقصود مكان تفريغ البضاعة .

الفـــرع الثـــانى

صلة الربان بالشـــاحنين

١٧٨ — ما يقوم به الربان لصالح الشاحنين : يقوم الربان أحيانا ببعض الاعمال لصالح الشاحنين أثناء الرحلة البحرية • من ذلك مثلا ما تقضى به المـــادة ١١٥ بحرى من أن على الربان أن يسلم البضائع التى يتسلمها ويثبت استلامه اياها بوثيقة الشحن أو بأية وثيقـــة أخرى تقوم مقامها ، وما تقضى به المـــادة ١٢١ بحرى من أن الربان ملزم ، بألا يغادر السفينة أثناء السفر لاى سبب أو خطر الا بموافقة ضباطها ، وفى هذه الحالة يلزم بانقاذ أثمن البضائع ، كما أن الربان يعمل فى حالة الخسائر المشتركة لصالح الشاحنين والمجهز على السواء بتضحية بعض البضائع لانقاذ البعض الآخر والسفينة • كذلك تقضى المـــادة ١٨٩ بحرى ، بأنه اذا تعذر على السفينة الدخول الى الميـنـــاء المقصود بسبب الحصار أو أية قوة قاهرة أخرى ، أطلقت يد الربان فى العمل على ما فيه منفعة للواسق (الشاحن) ما لم يكن مزودا بتعليمات لمواجهة مثل هذه الحالة •

لهذا يثور التساؤل حول طبيعة علاقة الربان بالشاحنين فى هذه الحـــالات •

١٧٩ — طبيعة علاقة الربان بالشاحنين : يذهب رأى الى أن الربان يعد وكيلا خاصا عن الشاحنين بقتضى وكالة ضمنية تترتب على عقـــد النقل ، ومحل هذه الوكالة ، حفظ ونقل البضائع [1] • الا أن هذا الرأى

---

(١) وهذا هو رأى Levillain فى تعليق له فى دالوز ١٨٨٤ — ١ — ٤٤٩ .

يحمل المتعاقدين قصدا لم تتصرف اليه ارادتهما ، كما أن الوكالة عقد يقوم على تطابق ارادتين ولا يمكن افتراضه بحال [1] .

لذا يذهب رأى آخر ، الى أن الربان ممثل قانونى لكل ذوى الشأن فى الرسالة البحرية ، اذ عندما يباشر الربان وظائفه ، فانه يعمل باسم ولحساب كل ذوى الشأن فى الرسالة البحرية ، فالمجهز وان كان يعتبر صاحب المصلحة الرئيسية فى الرحلة وهو المسئول قبل الشاحنين ، الا أن الربان يقوم بأعمال لصالح الشاحنين وباسمهم ، وهذا ما يفسر التزامه بانقاذ أثمن البضائع فى حالة الخطر والتزامه بالتصرف بما فيه منفعة الشاحن عند تعذر دخول السفينة أحد الموانىء والقيام بتضحية بعض البضائع لانقاذ البعض الآخر [2] .

الا أننا نعتقد مع رأى ثالث ، أن الربان لا يعتبر ممثلا قانونيا للشاحنين ، ولا تربطه بهم أية نيابة قانونية أو تعاقدية ، وانما يقوم الربان بتنفيذ عقد النقل البحرى بصفته تابعا للمجهز ، وان كان تابعا من نوع خاص كما رأينا ، ولا يقع على عاتق الربان أى التزام مباشر فى مواجهة الشاحنين سواء بتسليم البضائع أو بانقاذها أو بنقلها على سفينة أخرى فى حالة الضرورة ، وانما يفعل الربان ذلك نيابة عن المجهز ، ويلتزم الربان بتنفيذ عقد النقل لصالح المجهز بحيث تقع الالتزامات المتولدة عن هذا العقد على عاتق الأخير [3] .

حقيقة أن الربان اذا أخل بواجباته فانه يسأل عما يترتب على ذلك

---

(1) مصطفى طه أصول رقم ٢٦٠ .
(2) ريبير جـ ١ رقم ٨١٤ ، شوفو رقم ٣٦٢ ، مصطفى طه أصول رقم ٢٦١ ، على يونس جـ ١ رقم ٤٦٥ .
(3) دانجون جـ ٢ رقم ٧٩٦ ، بونكاز رقم ٤٢٧ مكرر ، على جمال الدين رقم ٢٣٥ .

من ضرر قبل من له مصلحة فى السفينة وشحنتها طبقا لنص المادة ١٢٢ ولكن هذه المسئولية شخصية تبنى على ارتكاب الربان لخطأ يسبب ضررا للغير ، فيلتزم بتعويضه وفقا للقواعد العامة لا بسبب نيابة الربان عن الشاحنين .

الفرع الثالث

الربان ممثل للسلطة العامة

١٨٠ — تمهيد : لما كانت السفينة وهى فى عرض البحر ، بعيدة عن سلطان الدولة التى تحمل علمها ، وكانت الرحلة البحرية تتطلب بعض الوقت ، وبسبب وجود عدة أشخاص على ظهر السفينة ، فان الامر يحتاج الى وجود شخص على السفينة ، يمثل الدولة التى تحمل السفينة علمها ، وتكون له السلطة اللازمة لحفظ الأمن والنظام على السفينة كما تكون له سلطة الموظف العمومى فى اثبات ما يقع من وقائع أو تصرفات قانونية على ظهر السفينة ، وكان من الطبيعى أن يكون الربان ، هو هذا الشخص بصفته المهيمن على الرحلة البحرية كلها .

١٨١ — اختصاصات الربان كممثل للسلطة العامة : تقضى المادة ١١٨ من التقنين البحرى بأنه « يعد ربان السفينة موظفا عموميا فيما يتعلق باثبات الولادة والوفاة وتلقى الوصية وقبول البيانات ، قبل الوفاة ، وله السلطة التامة فى المحافظة على الامن على متن السفينة واتخاذ الاجراءات اللازمة » .

ويفهم كذلك من المادة ١١٩ أن الربان عليه أن يثبت فى دفتر يومية السفينة ، بيان المخالفات التى يرتكبها مستخدمو السفينة

والعقوبات التأديبية المحكوم بها • ويتضح مما تقدم أن الربان يتمتع أثناء الرحلة البحرية ، بسلطات ثلاث :

١ ــ **سلطة التحقيق** : فيقوم الربان باجراء التحقيق بالنسبة للجرائم التى ترتكب على ظهر السفينة سواء من أحد الركاب ، أو من أحد مستخدمى السفينة ، وتكون له صفة الضبطية القضائية بالنسبة للقبض والتحقيق ، حتى يتم تسليم المتهم ، الى سلطات ميناء تسجيل السفينة ، لان الجرائم التى ترتكب على ظهر السفينة ، تعتبر أنهــا ، قد ارتكبت فى أراضى الدولة •

٢ ــ **سلطة التأديب** : لمــا كان للربان السلطة التامة فى المحافظة على الامن على ظهر السفينة واتخاذ الاجراءات اللازمة لذلك ، فانه من مقتضى هذا أن الربان له أن ينظر فى المخالفات التى تقع على السفينة وتؤدى الى الاخلال بالنظام عليها أو يترتب عليها رفض أوامر الربان أو تحدث اضطرابا بالسفينة أو اتلافا لادواتها • ومن سلطة الربان أن يوقع الجزاءات المناسبة التى يراها سواء وقعت المخالفة من أحــد الركاب أو البحارة • على أن يثبت فى دفتر اليومية المخالفات التى تقع والجزاءات التى توقع عنها • وينتهى الجزاء طبعــا بانتهــاء الرحلة أو وصول السفينة الى ميناء تسجيلها أو بلوغ المسافر الى غايتــه ، وقد يتمثل الجزاء بالنسبة للبحار فى عقوبة الحجز لعدة أيام أو الغرامة التى تخصم من مرتبه أو أجره ، أما بالنسبة للمسافر فانها قد تتمثل فى الحجز بغرفته لعدة أيام أو بحرمانه من بعض المزايا التى يتمتع بها الركاب أثناء الرحلة •

٣ ــ **سلطة التوثيق** : يختص الربان باثبات ما قد يحدث أثنــاء الرحلة البحرية من وقائع كالميلاد أو الوفاة ، كما يختص بتحرير العقود والتصرفات التى تشترط فيها الرسمية كالهبة أو الوصية ، وله أيضــا

سلطة ابرام عقود الزواج بين الموجودين على السفينة • وتعتبر المحررات الصادرة منه فى هذا الشأن كأنها صادرة من الموظف المختص بتحريرها ، وذلك متى وجدت السفينة فى عرض البحر أو فى ميناء أجنبى لا يوجد به تمثيل قنصلى للجمهورية العربية الليبية • ويلاحظ أن تعداد الوقائع والتصرفات الواردة فى المـــادة ١١٨ بحرى لم يرد على سبيل الحصر وانما على سبيل المثـــال •

١٨٢ — هل يعتبر الربان موظفا عموميا ؟ : يفهم من نص المـــادة ١١٨ بحرى أن الربان يعتبر موظفا عموميا بالنسبة لمباشرة السلطات المتقدمة ، اذ جاء فى صدر هذه المـــادة « يعد ربان السفينة موظفـــا عموميا فيما يتعلق •• » الا أننا مع ذلك لا نرى أن الربان يعد من الموظفين العموميين ، وانما يظل تابعا وممثلا للمجهز ، الا أنه نظـــرا لظروف الرحلة البحرية ، وبعد السفينة عن السلطات العامة للدولة ، فقد منحه المشرع بعض الاختصاصات العامة لتعذر اخضاع الســـفينة فى هذه الظروف لسلطة شخص غيره [١] •

---

(١) مصطفى طه أصول رقم ٢٤٥ ، على يونس رقم ٤٦١ ، على جمال الدين رقم ٢٢٤ •

الفصل الثانى

التزامات الربان ومسئوليته

١٨٣ — تمهيـد : يفرض القانون على الربان التزامات معينـة قبل بدء الرحلة البحرية وأثناء هذه الرحلة وبعد انتهائها [1] .

ويرتب القانون مسئولية الربان عن الاخطاء الشخصية التى تقع منه سواء فى مواجهة المجهز أو فى مواجهة الغير .

ونعرض فى فرعين لالتزامات الربان ، ثم نتكلم عن مسئوليته .

الفـرع الاول

التزامات الربان

١٨٤ — أولا : قبل بدء الرحلة : تقضى المـادة ١١٦ مع التقنين البحرى ، بأنه على الربان أن يخضع سفينته للمعاينة وفقا للقـوانين واللوائح . وبذلك يلتزم الربان بأن يتقدم سنويا الى السلطات المختصة بطلب فحص السفينة والتحقق من توافر شروط السلامة والصلاحية للملاحة البحرية قبل بدء الرحلة ، ويحصل الربان على شـهادات من الجهات المختصة تفيد حصول هذه المعاينة وترخص للسفينة بالملاحة .

---

(١) هناك التزامات تتعلق بعقد النقل نرجىء الكلام عنهـا الى القسم الثالث .

١٨٥ — **ثانيا : أثناء الرحلة** : تقع على عاتق الربان عدة التزامات أثناء الرحلة نذكرها فيما يلى :

١ — **دفتر يومية السفينة** : (Log) : تلزم المادة ١١٩ ربان كل سفينة ، باستثناء سفن النزهة وقوارب الصيد ، أن يتخذ دفتر يومية يرقم صفحاته ويوقعها رئيس الميناء ، ويذكر فى هذا الدفتر كل الحوادث الطارئة ، وكل القرارات المتخذة فى أثناء السفر ، وقائمة بالواردات والنفقات المتعلقة بالسفينة ، والملاحظات اليومية المتعلقة بحالة الجـو والبحر ، وبيان المخالفات التى يرتكبها مستخدمو السفينة والعقـوبات التأديبية المحكوم بها •

وفضلا عما تقدم يلتزم الربان الذى يعمل على البواخر والسفن ذات المحرك باتخاذ دفتر يومى للآلة يذكر فيه كمية الوقود المأخوذة عند السفر واستهلاك السفينة اليومى ، وكل ما يختص بسير الآلة المحركة وخدمتهـا •

ويجب على الربان خلال أربع وعشرين ساعة من وصوله الى الميناء المقصود أو الميناء الذى اختار أو اضطر الى الرسو فيه ، أن يحصـل على التأشيرة بالتصديق على دفتر اليومية من سلطات الميناء ، اذا وجد فى ميناء ليبى أو من القنصل الليبى فى الخارج أو من السلطات البحرية المختصة فى الموانىء الاجنبية التى لا يوجد بها تمثيل قنصلى للجمهورية (المـادة ١٢٨ ب ٠ ح) •

ومتى توافرت فى دفتر اليومية الشروط القانونية من ترقيم صفحاته وتوقيع رئيس الميناء على كل صفحة ، والتصديق عليه وفقا للقـواعد المتقدمة ، فان الدفتر يكون حجة بمـا ورد فيه من وقائع حتى يثبت

العكس ، ولكن هذه الحجية قاصرة على ما يتضمنه من وقائع مادية دون أن تنصرف الى بيان الربان لاسباب هذه الوقائع [1] •

٢ ــ أوراق السفينة : تقضى المــادة ١٢٠ بحرى بأنه على الربان أن يحمل معه على السفينة الاوراق المثبتة لجنسيتها ، ودفتر الطاقم ، ووثائق الشحن ، وسند ايجار السفينة ، وقائمــة الحمــولة وتذاكر المعاينة ، والايصال بالدفع أو باعطاء الكفالة للجمرك ، وسند ملكيــة الســفينة •

وقد بينت المــادة ٤١ من التقنين البحرى بالتفصيل الاوراق التى يجب أن يحملها الربان والتى تختلف بحسب نوع الملاحة التى تقــوم بها السفينة ، على النحو الآتى :

(أ) السفن المعدة للملاحة فى أعالى البحار والسفن الساحلية :

١ ــ سند ملكية السفينة من مكتب ميناء التسجيل •

٢ ــ دفتر الطاقم المتضمن آخر التشكيلات الطارئة على بحــارة الســفينة •

٣ ــ ترخيص الملاحة للسنة الجارية ولسفينة نقل الركاب شهادة الامان أو السلامة •

٤ ــ رخصة ملاح بالنسبة لكل عضو من أعضاء الطاقم ومن بينهم الربان عن السنة الجارية •

٥ ــ الترخيص للسفينة بالسفر من رئيس الميناء •

---

(١) استئناف مختلط فى ٢ مايو ١٩٠١ .Bull السنة ١٣ ص ٢٧٨ •

٦ ــ بيان الشحنة بتوقيع مكتب الجمرك فى آخر مرسى للسفينة •

٧ ــ شهادة صحية بتوقيع مكتب الحجر الصحى فى آخر مرسى للسفينة ، وتثبت الحالة الصحية على ظهر السفينة وفى البلد القادمة منه •

٨ ــ اشعار بدفع رسوم الميناء والمنائر من الجهات المختصة فى آخر مرسى للسفينة •

٩ ــ شهادة معاينة السفينة السنوية •

١٠ ــ دفتر اليومية •

(ب) لسفن الصيد :

١ ــ سند الملكية البحرى •

٢ ــ دفتر البحارة •

٣ ــ رخصة الملاحة للسنة الجارية •

٤ ــ رخصة الصيد للسنة الجارية من ميناء تسجيل السفينة •

٥ ــ رخصة ملاح صياد للسنة الجارية لكل فرد من البحارة •

(جـ) لسفن النزهة :

١ ــ سند الملكية البحرى •

٢ ــ دفتر البحارة فى حالة استخدام ملاحين فى السفينة •

٣ ــ رخصة الملاحة للسنة الجارية •

ويلتزم الربان بابراز الاوراق المتقدم ذكرها عند طلب السلطات المختصة (المـادة ٤٢ بحرى) كما يلتزم الربان أن يسلم أوراق السفينة لمكتب الميناء خلال أربع وعشرين ساعة من وصوله الى الميناء ، والا عوقب بغرامة من عشرة الى خمسين جنيهـا عن كل فترة تأخير قدرها أربع وعشرون ساعة ، وترجع أوراق السفينة للربان عند سفر سفينته بعـد التحقق من انجاز اجراءات الميناء والجمرك • ولا تطبق هذه الاحكام على سفن النزهة وسفن الصيد ، الا اذا كانت حمولتها الصافية خمسة عشرين طنا فأكثر (المـادة ٤٣ بحرى) •

٣ ـ الالتزام بالبقاء على السفينة : لمـا كان الربان هو عميـد الطاقم والمهيمن على الرحلة البحرية ، فانه يلتزم بأن يمارس قيادة السفينة بنفسه ، وأن يكون على ظهر السفينة عند دخولها الى الموانىء أو المراسى ، وعند خروجها منها ، وعليه أن لا يغادرها أثناء السـفر الا بموافقة ضباطها ، وذلك مهما كان السبب أو الخطر (المـادة ١٢١ بحرى) أى ان الربان يلتزم بقيادة السفينة بنفسه وعدم التخلى عن ذلك لاى شخص ، كأحد البحارة مثلا أثناء الرحلة أو المرشد أثنـاء الدخول أو الخروج من الموانىء • ولا يجوز له أن يترك السفينة لاى سبب فى أثناء الرحلة الا فى حالة الخطر المحدق وبعد موافقة ضـباط السفينة • وقد جرت التقاليد البحرية على أن يكون الربان هو آخـر من يترك السفينة حتى يتأكد بنفسه من سلامة الركاب والبحارة جميعا •

١٨٦ ـ ثالثا : التزامات الربان عند وصول السفينة :

يلتزم الربان بعد وصول السفينة الى الميناء المقصود ، أو الى أحد الموانىء ، بالقيام بالالتزامات الآتية :

١ ــ الاستعانة بمرشد : الاصل أن استعانة الربان بمرشد عند الدخول الى الموانىء أو الخروج منها ، أمر اختيارى متروك للربان ، الا أن الارشاد قد يكون اجباريا فى بعض الموانىء • ويتعين على الربان عندئذ أن يستعين بمرشد عند دخول الميناء أو الخروج منه ، دون أن يتخلى عن القيادة للمرشد ، والا ظل مسئولا عن النتائج المترتبة على ذلك ، وتقضى المادة ١٣٢ بحرى بأن تظل سلطة الربان ومسئوليته كاملة على الرغم من وجود سائق على متن السفينة ، وان كان وجوده اجباريا •

ويعتبر الارشاد اجباريا فى الجمهورية العربية الليبية بالنسبة لميناءى بنغازى وطبرق طبقا لاحكام المنشور رقم ١٢٩/ أ من تشريعات برقة الصادر فى ٢٢ مايو سنة ١٩٤٦ بالنسبة للسفن التى تسير بمحرك وتزيد حمولتها المسجلة الصافية على مائة طن (المادة السادسة) وتلزم السفن بأداء رسوم عن الارشاد حددها قانون رقابة الموانىء وهو القانون رقم ١٩ لسنة ١٩٥١ المعدل لمنشور رقابة الموانىء رقم ١٢٩/ أ •

كذلك تقضى المادة الرابعة من الاعلان رقم ٧٠/أ الصادر فى طرابلس بتاريخ ٩ يونيو سنة ١٩٤٤ بأن يعتبر الارشاد اجباريا فى الدخول الى ميناء طرابلس والخروج منه والتنقل فيه بالنسبة للسفن التى تدار آليا (البواخر) ، والتى تزيد حمولتها المسجلة على ١٠٠ طن صافى وكافة السفن الشراعية التى تزيد حمولتها المسجلة على ٢٠٠ طن صافى وتفرض عليها رسوم الارشاد • وتقضى المادة الاولى من الاعلان المشار اليه بأن الارشاد من اختصاص رئيس الميناء •

٢ ــ بيان الحالة الصحية للسفينة : يلتزم الربان عند بلوغه الميناء المقصود ، أن يبين لسلطات الميناء الحالة الصحية للسفينة ، بتقديمه الشهادة الصحية ، ولا يسمح للبحارة أو الركاب بالنزول من السفينة ،

الا متى دلت شهادة الصحة على أن جميع الموجودين على السفينة في صحة جيدة ، والا خضعت السفينة لاجراءات الحجر الصحى •

٣ ــ **تقديم التقرير البحرى** : يلتزم الربان اذا طرأت حوادث خارقة للعادة على السفينة أو الشحنة أو الطاقم أن يقدم لدى وصوله الى الميناء المقصود أو الميناء الذى يرسو فيه اختيارا أو اضطرارا بصفة وقتية ، تقريرا بحريا الى سلطات الميناء أو قنصل الجمهورية فى الخارج ، يبين فيه زمن ابحاره ومكانه ، والطريق الذى اتبعه ، والطوارىء التى تأذى منها الطاقم أو السفينة أو الشحنة وكل أحوال السفر التى يجدر بيانها • أى أن تقديم التقرير البحرى فى القانون الليبى ليس واجبا فى جميع الأحوال ، كما هو الوضع فى القانون المصرى [1] ، وانما فقط متى طرأت أثناء الرحلة حوادث استثنائية •

واذا غرقت السفينة ونجا مع الربان بعض البحارة ، فيجب أن يصادق هؤلاء على مضمون التقرير الذى يقدمه الربان الى السلطات المذكورة آنفا (المادة ١٢٩ بحرى) • ويجب على الجهة المختصة بتلقى التقرير ، أن تأمر بالتحقيق فى هذا التقرير ، سواء من نفسها أو بناء على طلب الربان أو أى شخص آخر له مصلحة فى ذلك • ويتم التحقيق أمام رئيس المحكمة الابتدائية فى الداخل أو أمام القنصل الليبى فى الخارج اذا وجد ، والا فأمام السلطة القضائية ذات الاختصاص • ويسمح لأفراد البحارة والركاب بالادلاء بشهادتهم ، كما يقبل أى اثبات آخر •

ولا يكون التقرير حجة بما ورد فيه الا بعد تحقيقه ، فاذا لم يحقق فلا يقبل للدفاع عن الربان ، ولا يصلح كدليل فى الاثبات أمام

---

(١) المـادة ٥٧ من التقنين البحرى المصرى .

القضاء (المادة ١٣٠ بحرى) • وفى الأحوال التى يجب فيها تقديم تقرير بحرى ، فلا يجوز للربان تفريغ البضاعة ، ولا فتح الكوات التى توجد فى ظهر السفينة الا بعد تقديم تقريره البحرى ، ما لم تكن هناك ضرورة أو استعجال لتفريغ البضاعة (المادة ١٣١) • والهدف من ذلك حث الربان على سرعة تقديم التقرير ، حتى لا تتاح له فرصة الغش فيه ، كما اذا رد تلف البضاعة الى القوة القاهرة فى حين أن ذلك يرجع الى خطئه الشخصى (١) •

الفــرع الثــانى

مسئولية الربان (*)

١٨٧ ــ مسئولية الربان قبل المجهز : يعتبر الربان مسئولا فى مواجهة المجهز عن كل خطأ يصدر منه ولو كان يسيرا ، ويلتزم بتعويض نتائج هذا الخطأ ، وتعتبر مسئولية الربان فى هذا الفرض تعاقدية ، أساسها العقد المبرم بينه وبين المجهز • وعلى ذلك يسأل الربان عن عدم أدائه واجبات وظيفته على النحو الذى يفرضه عليه القانون ، كما لو أهمل فى مسك دفتر اليومية ، أو فى تقديم التقرير البحرى ، أو فى البقاء على ظهر السفينة أثناء الرحلة ، أو حمل بعض الأوراق التى يلزمه القانون بها ، أو كما لو ترك القيادة للمرشد عند دخول أحد الموانىء أو الخروج منها وترتب على ذلك ضرر •

ولا يجوز للربان أن يشحن على السفينة أية بضاعة لحسابه الخاص الا باذن المجهز والا كان ملزما بالتعويض (المادة ١٢٧) •

---

(١) على يونس رقم ٤٤٥ •

(*) انظر رسالة Garron (R.) المشار اليها فيما سبق •

وتقضى المـــادة ١٢٢ بحرى بأنه اذا أخل الربان بالواجبـــات المفروضة عليه ، كان مسئولا عما يترتب على ذلك من ضرر قبل من له مصلحة فى السفينة (المـــالك أو المجهز) أو فى شحنتها (أصحـــاب البضائع) • ولا يكون الربان مسئولا فى حالة القوة القاهرة والحادث الطارىء • وعدم مسئولية الربان فى هاتين الحـــالتين مجرد تطبيق للقواعد العامة •

١٨٨ — مسئولية الربان قبل الغير : يسأل الربان أيضا عن أخطائه الشخصية قبل الغير ، مسئولية تقصيرية ، أساسها الفعل غير المشروع ، ولكن لا يسأل الربان عن الأخطاء التى يرتكبها تنفيذا لأوامر المجهز متى تعلق الأمر بأفعال لا تدخل فى وظيفة الربان الفنية • وعلى ذلك تقضى المـــادة ١١٤ بحرى بأن الربان مسئول عن الاضرار التى تلحق بالغير من جراء غش أو خطأ ارتكبه أثناء قيامه بوظيفته • فيســـأل الربان عن الأضرار التى تلحق الشاحنين بسبب خطأ وقع منه أثنـــاء تأدية عمله وفقا لمـــا نصت عليه أيضا المـــادة ١٢٢ بحرى السالف ذكرها ، كما يسأل عن الضرر الذى يلحق الركاب أو شخص آخـــر بسبب أخطائه الشخصية • الا أن الربان لا يسأل عن أخطاء البحارة لأنه ليس متبوعا لهم ، ولو كان هو الذى تولى تعيينهم ، اذ أنه يفعل ذلك باعتباره ممثلا للمجهز ، ومع ذلك فانه يمكن مســـاءلة الربان عن أفعال البحارة متى ثبت أن الخطأ الصادر منهم يرجع الى تقصير الربان فى اختيار البحار ، أو خطئه فى الاشراف عليه ، ولكن ليس على أساس مسئولية المتبوع عن أفعال تابعه ، وانما على أساس الخطأ الشخصى الصادر من الربان • ويتم اثبات خطأ الربان وفقا للقواعد العامة ، فيجوز الاستعانة بالشهود ، كما أنه يمكن اثبات هذا الخطأ من دفتر يومية السفينة أو من التقرير البحرى •

الباب الثالث

البحارة

١٨٩ – تمهيد : يقصد بالبحارة مجموع الاشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة ويرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحرى ، ويطلق على مجموع البحارة الذين يعملون على سفينة ما « الطاقم » ويأتى على رأسهم الربان الذى يعتبر عميد الطاقم ، ولذلك فهو يخضع – كقاعدة عامة – للأحكام التى يخضع لها البحارة ، فيما يتعلق بعقد العمل البحرى الذى يربطه بالمجهز •

ويطلق التقنين البحرى على البحارة أحيانا ، الملاحين ، كما يطلق على عقد العمل البحرى ، عقد استخدام الملاحين • وقد نظم هذا العقد فى المواد من ١٣٣ الى ١٧١ •

ونقسم دراستنا فى هذا الباب الى فصلين ، نعرض فى الأول للشروط التى يلزم توافرها فى البحارة ، ونتكلم فى الثانى عن قواعد عقد العمل البحرى •

الفصل الأول

الشروط المطلوبة فى البحارة

١٩٠ — تكوين الطاقم : يتكون طاقم السفينة من الربان ، وهو الشخص الذى يتولى قيادة السفينة ويكون مسئولا عن ادارتها ، ثم من ضباط الملاحة ويقصد بهم كل من يتولى فعلا تسيير السفينة أو القيام بمناوراتها ، ومن المهندسين البحريين وهم المسئولون عن ادارة القوى الميكانيكية المحركة للسفينة • ويلحق بضباط الملاحة ، طبيب السفينة وضباط اللاسلكى ، والضابط الادارى ، فضلا عن عدد آخر من البحارة لمساعدة الربان والضباط والمهندسين أو للقيام بالخدمات العامة على السفينة كالطهاة وغيرهم •

وقد عرفت المــادة ١٣٣ بحرى ، البحار بأنه كل شخص استخدم للعمل على متن سفينة فى رحلة بحرية أو أكثر •

١٩١ — شرط الكفاية واللياقة: يدخل ضمن شروط صلاحية السفينة للملاحة ، أن يكون عليها العدد الكافى من البحارة والمتوافر فيهم شرط الكفاية الفنية ، بالحصول على المؤهلات اللازمة لذلك مع التجربة اللازمة لأداء الأعمال المنوطة بهم • ومن الطبيعى أن الشروط المطلوبة فيمن يعمل على سفن تقوم بالملاحة لأعالى البحار ، تكون أشد من تلك التى يجب توافرها فيمن يعمل على سفن الملاحة الساحلية •

كما يجب أن يكون البحار لائقا من الناحية الطبية ، ويجب أن يخضع لمعاينة طبية قبل استخدامه (المــادة ١٥٠ بحرى) •

١٩٢ — جنسية البحارة : تقضى المــادة ١٣٩ من التقنين البحرى بأنه على مجهز السفينة الليبية ، أن يستخدم ملاحيه وعماله الفنيين من الليبيين الا اذا تعذر عليه ذلك لعدم وجود ليبيين تتوافر فيهــم المؤهلات اللازمة •

وعلى ذلك فالأصل أن يكون البحارة الذين يعملون على السفن الليبية من الليبيين ، الا أنه اذا لم يتيسر للمجهز الحصول على بحارة أكفاء من الليبيين كان له أن يعين بحارة أجانب •

١٩٣ — الحصول على رخصة بحار : رأينا أن المــادة ٤١ من التقنين البحرى تتطلب من بين الأوراق التى يجب وجودها على السفينة، رخصة ملاح بالنسبة لكل فرد من أعضاء الطاقم • وتمنح السلطات البحرية المختصة هذه الرخصة ويتعين تجديدها سنويا •

١٩٤ — شرط السن : تقضى المــادة ١٤٠ من التقنين البحرى بأنه لا يجوز لمجهز السفينة ولا للربان أن يستخدما صغارا نوتيين لم يتموا الرابعة عشرة من عمرهم • وليس لهما أن يستخدما نوتيين لم يبلغوا سن الرشد القانونية الا اذا حصلا كتابة على رضاء والديهم أو أوصيائهم •

وعلى ذلك فالأصل أن البحار يجب أن يكون بالغا سن الرشــد القانونى ، ومع ذلك يجوز استخدام من هم دون هذه السن بشرط الحصول على موافقة كتابية من ولى أمرهم • ومع ذلك لا يجوز أن يكون سن البحار أقل من أربعة عشر سنة وذلك رعاية للأحداث وحماية لهم من الارهاق والاستغلال •

الفصل الثانى

عقد العمل البحرى

١٩٥ — تعريف العقد : يعرف عقد العمل البحرى بأنه كل عقد يلتزم شخص بمقتضاه ، أن يعمل لقاء أجر تحت ادارة واشراف ربان سفينة ليبية [١] • فالبحار اذن هو من يعمل لقاء أجر لدى مجهز ويخضع فى ذلك لاشراف ربان السفينة ، مع أن الأخير يعتبر بحارا بالنسبة لأحكام عقد العمل البحرى [٢] • وفى هذا يتميز عقد العمل البحرى عن عقد العمل البرى ، الذى يخضع فيه العامل لاشراف صاحب العمل ، كما يبين من هذا التعريف أن أحكام عقد العمل البحرى لا تسرى على الأشخاص الذين يعملون فى الموانىء لأنهم لا يخضعون لاشراف الربان •

ولا عبرة بنوع العمل موضوع العقد ، مادام أنه يتم على ظهر السفينة أى ان مكان العمل لا نوعه ، هو الذى يحدد طبيعة عقد العمل البحرى • ونتكلم فيما يلى عن تكوين العقد ، ثم عن آثاره ، وأخيرا نتبين أحوال انقضائه •

---

(١) أنظر مؤلفنا فى القانون البحرى المصرى رقم ٢٤٤ .

(٢) تقضى المادة ١٣٣ من التقنين البحرى الليبى بأن البحار هو كل شخص استخدم للعمل على متن سفينة فى رحلة بحرية أو اكثر .

أولا : تكوين عقد العمل البحرى :

١٩٦ — يعتبر العقد من العقود الرضائية التى يكفى لانعقادها توافر الايجاب والقبول دون حاجة الى افراغه فى شكل معين ، ويجب توافر الاهلية اللازمة للتعاقد ، فاذا كان البحار قاصرا ، وجبت موافقة ولى أمره كتابة ، كما لا يجوز — ولو مع توافر هذه الموافقة — أن يكون طرفا فى العقد من هو دون الرابعة عشر [١] • وتقضى المادة ١٣٤ بحرى بأنه اذا تعدت حمولة السفينة خمسة أطنان وجب قيد شروط الاستخدام المبرم بين الملاح ومجهز السفينة فى دفتر البحارة ، ويعبر البحار عن موافقته بتوقيعه أو وضع بصمة اصبعه فى الدفتر المذكور • وتراقب السلطة المكلفة بنظام الملاحة قبل سفر السفينة قيود دفتر البحارة للتحقق من أن كل البحارة مستخدمون بموجب عقد ، ويؤشر بذلك فى هامش الدفتر •

ولا يفهم من ذلك أن عقد العمل البحرى يجب أن يكون مكتوبا ، اذ أنه عقد رضائى وانما تشترط الكتابة لاثبات العقد • ومع ذلك تقضى الفقرة الثانية من المادة ١٣٤ بأنه اذا لم يدون عقد الاستخدام فى دفتر البحارة ، جاز اثباته بجميع الطرق الأخرى ، ونعتقد أن المقصود من ذلك هو منح الحق للبحار فى اثبات العقد بكافة الطرق ، اذا لم يحرر كتابة •

وتبين المادة ١٣٥ البيانات التى يجب ذكرها فى عقد العمل البحرى على النحو الآتى :

---

(١) المادة ١٤٠ من التقنين البحرى •

١ -. كونه معقودا لمدة محدودة أو لمدة غير محدودة أو لسفرة كاملة .

٢ -. خدمة البحـــار أو وظيفته .

٣ -. التاريخ الذى تبتدىء فيه الخدمة أو الوظيفة .

٤ -. طريقة الوفاء بالأجر .

٥ — مقدار الأجر الثابت أو النصيب فى الأرباح .

٦ — تاريخ العقد ومكان انشائه .

ثانيا : آثار العقد :

١٩٧ — ينشىء عقد العمل البحرى التزامات معينة على كل من طرفيه ، ونبين فيما يلى التزامات البحار ثم التزامات المجهز .

١٩٨ — **التزامات البحار :** نصت المـــادتان ١٣٦ ، ١٣٧ على هذه الالتزامات على النحو الآتى :

١ — يلتزم البحار بأداء العمل الذى يكلف به من قبل المجهز تحت اشراف الربان وعليه أن يتقدم للنزول فى السفينة لدى أول طلب من الربان .

٢ — يلتزم البحار بطاعة أوامر رؤسائه فيما يتعلق بخدمة السفينة، وسواء كان على البر أو على ظهر السفينة .

٣ — يلتزم البحار بالعمل على انقاذ السفينة والشحنة ، اذا ما تعرضت لخطر معين .

٤ — لا يجوز للبحار أن يشحن على السفينة أية بضاعة لحسابه [illegible] دون الحصول على اذن من المجهز ، والا [illegible] ملزما بأن يدفع

أقصى أجرة نقل اشترطت فى مكان الشحن وتاريخه ، فضـــلا عن التعويضات التى قد يلزم بها ويحق للربان أن يأمر بالقاء البضاعة فى البحر اذا كان شحنها غير قانونى ، أو كان من شأنها أن تهدد سلامة السفينة أو تؤدى الى تحمل غرامات أو نفقات • والمقصود من هـذا الالتزام ، أن يتفرغ البحار لخدمة السفينة ويكرس جهده ونشـاطه لذلك [1] •

١٩٩ ــ التزامات المجهز : يقع على عاتق المجهز التزامات معينة فرضها عليه القانون وهى :

(١) الالتزام بدفع الأجر : يلتزم المجهز بدفع أجر البحار المتفق عليه ، والأصل أن تحديد الأجر يخضع لاتفاق الطرفين • وقد يتخذ الأجر احدى الصورتين الآتيتين :

أ ــ الأجر الثابت ويحسب باليوم أو بالشهر أو بالرحلة •

ب ــ الأجر المتغير ويحسب على أساس نسبة معينة من أجرة السفينة ، أو من الربح الصافى لها • وفى هذه الصورة يجب أن يحدد عقد العمل المصاريف والتكاليف التى تخصم من الربح الاجمالى • ويدخل فى الربح الاجمالى التعويضات التى تدفع للسفينة بسبب فسخ السفرة أو اختصـارها أو تمديدها أو بسب هلاك الربح أو أجـرة السفينة ولا يدخل فيه تعويض التأمين ، الا اذا ساهم البحار فى دفع الأقسـاط منذ بدء الرحلة • كما لا يدخل فيه الاعانات الحكومية • (المـادة ١٤١) •

٢٠٠ ــ أثر امتداد الرحلة أو اختصارها على الأجر : نفرق فى هذا الخصوص بين الأجر الثابت والأجر المتغير •

---

(١) فى نفس المعنى مصطفى طه أصول رقم ٢٨٩ .

بالنسبة للأجر الثابت : لا يتأثر هذا الأجـر باطالة الرحلة أو اختصارها ، وانما يقبض البحارة أجرهم بنسبة مدة خدمتهم الفعلية ، سواء نتجت الاطالة أو الاختصار عن سبب قصدى من جانب المجهز أو الربان ، أو عن قوة قاهرة . (المـادة ١٤٢) .

بالنسبة للأجر المتغير : أما اذا كان الأجر على أساس نصيب من أجرة السفينة أو أرباحها ، فنفرق بين اطالة الرحلة أو تقصيرها بسبب قصدى أو بسبب قوة قاهرة .

فاذا كانت الرحلة قد أطيلت أو أجلت عن قصد كان لهم أجـر اضاف بنسبة التمديد أو التأجيل ، أما اذا اختصرت الرحلة عن قصد فلا أثر لهذا الاختصار على الأجر أيا كان السبب (المـادة ١٤٣) .

فاذا كان التأجيل أو الاطالة أو الاختصار للرحلة بفعل الشاحنين أو الغير ، كان للبحارة فضلا عن أجرهم المستحق على أساس التحديد السابق ، نصيب فى التعويضات التى يحكم بها لمجهز السفينة (المـادة ٢/١٤٤) .

أما اذا رجع سبب التأجيل أو الاطالة أو الاختصار ، الى فعل المجهز أو الربان ولحق البحارة ضرر من ذلك ، فلهم فضلا عن أجرهم، الحصول على تعويض يقدر بحسب ظروف الحال . (المادة ٣/١٤٤) .

ولا تطبق هذه الأحكام جميعا على الربان ، متى رجع سبب التأجيل أو الاطالة أو الاختصار الى خطئه (المـادة ١٧٠) .

أما اذا كان تأجيل الرحلة أو اطالتها أو اختصارها **بسب قوة قاهرة** ، فان البحار لا يستحق أجره ، الا عن المدة التى قضاها فعلا

فى خدمة السفينة ، ولا يكون من حقه المطالبة بأى تعويض فى هـذه الحالة (المـادة ١٤٤/١) [1] •

٢٠١ – احكام الوفاء بالأجر وضماناته : وتتولى السلطة البحرية المكلفة بنظام الملاحة فى ميناء تسجيل السفينة أو فى ميناء التفريغ النظر فى المنازعات التى تثور بين البحار والمجهز أو الربان حول الأجر فاذا لم تتمكن من تسوية النزاع وديا ، وجب عليها تحرير محضر تدون فيه المنازعات التى أثارها الطرفان ويحول للقاضى المختص • ويترتب على عدم اتباع هذه الاجراءات قبل رفع الدعوى الى القضاء ، عدم قبول الدعوى (المـادة ١٤٥ بحرى) • ويجوز للبحار أن يحصل على سلفة من أجره ، بحيث لا تتجاوز مجموع السلفيات خمس الأجر المستحق عند طلب السلفة ، ويجب تدوين كل سلفة يحصـل عليها البحار قبل السفر فى دفتر البحارة ، وفى دفتر اليومية اذا تقاضاها أثناء السفر على أن يوقع البحار فى أى الدفترين اثباتا للقبض (المـادة ١٤٦) • ولا تقبل أجور البحارة الحجز ، كما لا يمكن التنازل عنها الا بالنسب والمقادير التى بينها قانون العمل (المـادة ١٤٩) وينطبق هذا الحكم على الجزء الثابت من أجر الربان ، أما الجزء المتغير فانه يقبل الحجز للوفاء بالمبالغ المستحقة عليه لمجهز السفينة بوصفه وكيلا له (المـادة ١٦٩) • وسبق أن رأينا أن أجر البحارة يعتبر ممتازا من المرتبة الثانية •

٢٠٢ – (٢) الالتزام بحماية صحة البحار : يلتزم المجهز بعلاج البحار على نفقته اذا جرح أو مرض أثناء خدمة السفينة •

---

(١) اذ لا يتحمل المجهز نتائج القوة القاهرة . ليون كان ورينو جـ ٥ رقم ٤٥٨ وعلى يونس رقم ٥١٨ •

أما اذا رجع سبب الجرح أو المرض الى خطأ جسيم أو سكر أو مرض وراثى ، فيلتزم المجهز بدفع نفقات العلاج على أن يخصمها من أجر البحار (المـادة ١٥١) • ويظل التزام المجهز بدفع نفقات العلاج قائما ، حتى يشفى البحار ، أو تثبت استحالة العلاج ، أو حتى يموت (المـادة ١٥٤) •

ويكون للبحار المريض الحق فى أجره ، مادام على ظهر السفينة ، أما اذا نزل الى البر فيكون له الحق فى مبلغ يساوى أجر أربعة شهور على الأكثر ، فاذا تم الانزال فى بلد أجنبى ، وجب على المجهز أو من يمثله أن يودع لدى القنصل الليبى ، أو من يقوم مقامه مبلغا يساوى أجرة الأشهر الاربعة (المـادة ١٥٣) • وينبنى التزام المجهز بدفع الأجر أثناء العلاج على فكرة تحمل التبعة ، فالمجهز عليه أن يتحمل مخاطر استغلاله • ولا يستطيع المجهز أن يتخلص من التزامه بدفع أجر البحار وعلاجه ، بحجة أن سبب المرض سابق على ابحار السفينة، متى كانت أعراض هذا المرض لم تظهر الا بعد الابحار [1] •

ويظل حق البحار فى الأجر قائما ، حتى يشفى أو يموت أو يتحقق استحالة الشفاء •

واذا توفى البحار وهو فى خدمة السفينة ، فان نفقات دفنه تكون على عاتق المجهز أيا كان سبب الوفاة •

٢٠٣ – (٣) الالتزام بالترحيل : تقضى المـادة ١٥٧ بحـرى بالتزام المجهز برد البحارة الى الوطن متى نقلوا أثناء السفر الى البر لأى سبب كان الا من كان منهم قد نقل الى البر بسبب مشروع بناء على

---

(١) نقض فرنسى فى ١٠ أبريل ١٩٦٢ D. M.F. — ١٩٦٢ — ٤٦١.

أمر السلطة الأجنبية ، كما لو طالبت هذه السلطة بتسليم البحار اليها لارتكابه جريمة على أراضيها • وكذلك لا يقوم هذا الالتزام ، اذا نقل البحار الى البر نتيجة جرح أو مرض لسبب لا يمت الى خدمة السفينة بصلة ، ولا يمكن ضمان استمرار علاجه على ظهرها •

وفى حالة فسخ عقد العمل بالتراضى ، وجب رد البحار الى الوطن على أن يتحمل النفقات الشخص الذى يحدد فى اتفاقية الفسخ •

وبالنسبة للبحارة الأجانب ، فان التزام المجهز بالترحيل ، يقتصر على ردهم الى الميناء الذى استخدموا فيه ، ما لم يكن قد اتفق على اعادة البحار الى ميناء ليبى • ويشمل التزام المجهز بالترحيل الى الوطن ، الحق فى المسكن والغذاء ومصاريف السفر •

ويقوم هذا الالتزام على اعتبار انسانى أساسه تجنيب البحار البطالة فى دولة أجنبية وآخر وطنى ، اذ تحتاج الدولة الى بحارتها أثناء الحروب • ولذلك تلتزم الدولة بتحمل نفقات ترحيل البحار ، اذا امتنع المجهز عن تنفيذ هذا الالتزام ، ويكون من حق الدولة ، أن تطالب المجهز بهذه النفقات [1] •

٤ ـ **الالتزام بالغذاء والمأوى :** لم ينص التقنين البحرى الليبى صراحة ، على التزام المجهز بتقديم الغذاء والمأوى للبحار أثناء الرحلة ، الا أن هذا الالتزام تفرضه طبيعة الرحلة البحرية •

---

(١) يعترف القضاء الفرنسى للدولة فى هذه الحالة بدعوى مباشرة ضد المجهز ، ولكن من الصعب تبرير موقف القضاء ، لان الدولة لا تعتبر طرفا فى عقد العمل ، وينشأ الإلتزام بالترحيل عن هذا العقد ،لذلك من الاسلم تأسيس هذه الدعوى على فكرة الاثراء بلاسبب،انظر ريبر ج ١ رقم ٥٩٧ •

ثالثا : انقضاء العقد :

٢٠٤ — أسباب الانقضاء : تنص المـادة ١٥٨ بحرى ، على أن ينقضى عقد العمل البحرى بالأسباب الآتية :

١ — انقضاء المدة المحددة له •
٢ — اتمام الرحلة أو فسخها الاختيـارى فى حال عقده لمدة الرحلة •
٣ — وفاة البحـار •
٤ — فسخ العقد بحكم قضائى •
٥ — نشوء سبب يبرر طرد البحار •
٦ — أسر السفينة أو هلاكها أو غرقها أو صيرورتها غير صالحة للملاحة •

ونعرض فيما يلى لهذه الأسباب :

٢٠٥ — انقضاء مدة العقد : ينتهى عقد العمل البحرى بانتهـاء مدته ، وانما اذا حل أجل العقد أثناء القيام برحلة بحرية ، ولم يكن منصوصا فيه على تجديده ، فانه يستمر تنفيذ العقد حتى تصل السفينة الى ميناء ليبى (المادة ١٥٩) •

٢٠٦ — اتمام الرحلة أو فسخها الاختيارى : اذا كان عقد العمل قد أبرم على أساس الرحلة ، فان العقد ينتهى بانتهاء الرحلة ، كما ينقضى العقد بالغاء الرحلة قبل بدء السفر • ويلاحظ أن المـادة ١٥٨ تنص على انقضاء العقد فى حالة الفسخ الاختيارى للرحلة أى الغاء الرحلة بارادة المجهز • ونعتقد أن الالغاء القهرى للرحلة ، أى لسبب أجنبى ، يؤدى من باب أولى الى انهاء العقد ، كل ما فى الأمر أن البحار

يستحق تعويضا عن الانهاء فى الحالة الأولى دون الحالة الثانية ، مع استحقاق أجره عن المدة التى قضاها فى خدمة السفينة (المـادة ١٦٥) •

وكذلك ينفسخ العقد بفسخ عقد ايجار السفينة ، متى كان المستأجر هو المجهز ، ويشترك البحار فى نصيب من التعويض الذى قد يحكم به (المـادة ١٦٤) •

٢٠٧ — وفاة البحار : ينقضى عقد العمل أيضا بوفاة البحار أثناء مدة العقد ويستحق أجره الى يوم الوفاة ، ان كان محددا على أساس المشاهرة ، أما ان كان البحار يعمل على أساس الرحلة فان كان العمل قاصرا على الذهاب فقط ، فانه متى توفى بعد بدء السفر ، استحق كامل أجره عن الرحلة سواء حدد على أساس ثابت أو على أساس نصيب فى الاجرة أو الارباح ، أما ان كان مستخدما لرحلتى الذهاب والاياب وتوفى فى أثناء الاياب فانه يستحق أجره أو نصيبه بالكامل (المـادة ١٦٠) •

٢٠٨ — الفسخ القضائى : يجوز فسخ العقد بحكم من القضاء بناء على طلب أحد طرفيه ، لسبب يبرر ذلك ، ولا يجوز أن يستقل البحار بفسخ العقد دون سبب مشروع والا حق للمجهز أن يطالبه بتعويض عن ذلك (المـادة ١٦٣) •

٢٠٩ — طرد البحار : يجوز للمجهز أو للربان ، أن يطرد البحار من الخدمة لسوء سلوك خطير ولا يحق للأخير أى تعويض فى هذه الحالة • على أنه لا يجوز للربان أن ينزل بحارا من سفينته لسوء سلوك خطير فى ميناء غير ليبى ، الا باذن القنصل الليبى أو باذن سلطات

الميناء • ويجب اثبات أسباب الطرد وتاريخه فى دفتر البحارة فى جميع الأحوال ، والا اعتبر الطرد غير مشروع (المادة ١٦١) •

أما اذا طرد البحار بدون مبرر ، حق له تعويض يراعى فى تقديره نوع الخدمة ومدة العقد ، ومدى الضرر ، ويجوز تحديد التعويض بمبلغ جزافى فى عقد العمل بشرط ألا يخفى هذا التحديد تنازلا عن حقوق البحار (المادة ١٦٢) •

٢١٠ — أسر السفينة أو هلاكها أو غرقها : ينقضى عقد العمل بأسر السفينة أو هلاكها أو غرقها أو ثبوت عدم صلاحيتها للملاحة ، وفى هذه الحالات يجوز للمحكمة أن تلغى أجور البحارة أو تنقصها اذا ثبت أن خسارة السفينة ناجمة عن خطئهم أو اهمالهم ، أو أنهم لم يبذلوا كل ما فى وسعهم لانقاذ السفينة أو الركاب أو البضائع أو لالتقاط حطامها (المادة ١٦٦) •

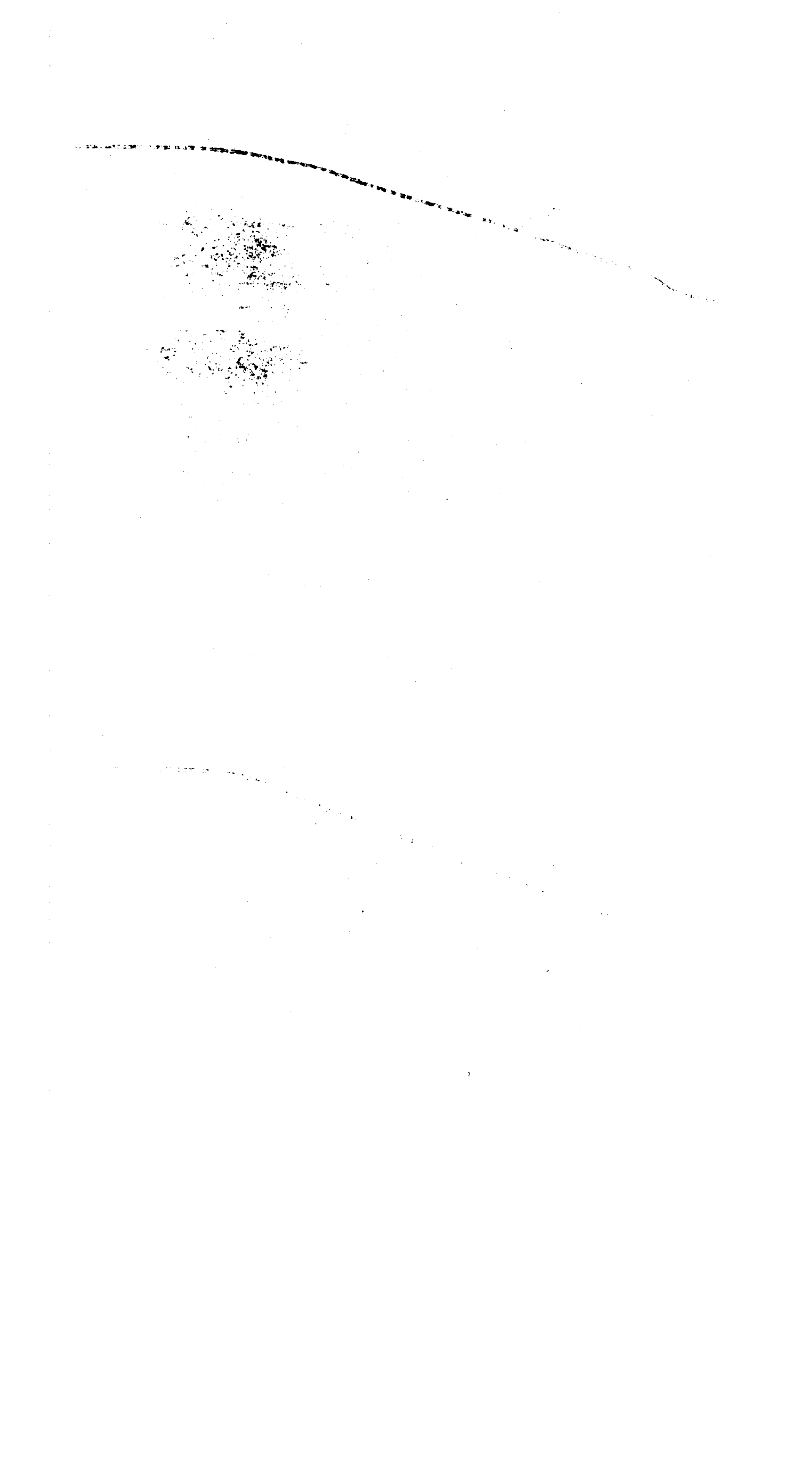
٢١١ — تقادم الدعوى الناشئة عن عقد العمل : تقضى المادة ١٧١ ، بأن يسقط بالتقادم حق كل دعوى تختص بعقد العمل البحرى بعد انقضاء سنتين من نهاية العقد • والمقصود من هذا النص أن الحقوق الناشئة عن عقد العمل البحرى تتقادم بمضى سنتين من انتهاء العقد أيا كان سبب الانتهاء • وتعتبر هذه المدة من مدد التقادم التى تخضع للوقف والانقطاع وفقا للأسباب المقررة فى القواعد العامة فى هذا الخصوص •

الباب الرابع

الأشخاص البريون

٢١٢ – تمهيد وتقسيم : لا تؤدى الملاحة البحرية أغراضها على الوجه الاكمل بمعونة الاشخاص البحريين وحدهم ، وانما يلزم تدخل بعض الاشخاص البريين للملاحة البحرية ، الذين قد يعملون لحساب المجهز أو لحساب الشاحن أو لحساب المؤمن • وعلى الرغم من أهمية هؤلاء الاشخاص من الناحية العملية ، الا أن التقنين البحرى لم يتعرض لهم فى نصوصه •

وسنعرض فيما يلى لدراسة أهم الأشخاص البريين للملاحة البحرية ، فنتناول فى فصل أول أمين السفينة ثم نعرض لأمين الحمولة فى فصل ثان ، ونتكلم فى الفصل الثالث عن مقاول الشحن والتفريغ ، ونخصص الفصل الرابع للسمسار البحرى •



الفصل الأول
أمين السفينة

٢١٣ — تعريف : يقصد بأمين السفينة ، الوكيل البحرى ، الذى يعينه المجهز للقيام عنه فى أحد الموانىء بالعمليات اللازمة لتنفيذ عقد النقل ، كالقيام بتسليم البضاعة المشحونة وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها لأصحابها وقبض أجرة النقل .

ويلاحظ أن هذه المهمة ، كان يعهد بها قديما الى الربان ، الا أنه تبين أن هذه العمليات ، تحتاج الى بعض الوقت ، بحيث يؤدى قيام الربان بها الى تعطيل الرحلة البحرية ، لذا ظهرت الحاجة الى وجود وكيل بحرى للمجهز فى كل ميناء ترسو فيه السفينة .

ويلاحظ أن أمين السفينة قد يكون وكيلا لمجهز واحد يقوم بالعمليات اللازمة لتنفيذ عقود النقل التى يبرمها المجهز ، وذلك بالنسبة لجميع السفن التابعة لهذا المجهز ، كما قد يكون وكيلا لعدة مجهزين وهذا هو الفرض الغالب عملا .

ولم يعرض التقنين البحرى للوضع القانونى لأمين السفينة ، ولهذا يخضع فى ذلك للقواعد العامة .

٢١٤ — المركز القانونى لأمين السفينة : يقوم أمين السفينة بالعمل لحساب المجهز فى استلام البضاعة من الشاحنين وتسليمها الى المرسل

اليهم وتحصيل أجرة النقل ، كما قد يقوم أحيانا بناء على طلب المجهز أو الربان بالتعاقد على شراء المؤن اللازمة للسفينة ، وباعداد سندات الشحن ، والتعاقد مع مقاولى الشحن والتفريغ ، أى أنه يعتبر اذن كما لو كان فرعا لشركة الملاحة البحرية التى يقوم بالعمل لحسابها [1] .

ويلاحظ أن تحديد المركز القانونى لأمين السفينة تكتنفه صعوبة خاصة لانعدام النصوص التشريعية فى هذا الشأن ، ومع ذلك فالأمر يتوقف على طبيعة علاقته بالمجهز .

ولا يعتبر أمين السفينة تابعا للمجهز يرتبط معه بعقد عمل ، اذ أن عقد العمل يفترض علاقة تبعية ، وخضوعا بين العامل ورب العمل، مع أن أمين السفينة يتمتع فى عمله بقسط وافر من الاستقلال ، وقد يتولى عمليات الامانة ، لصالح مجهزين متعددين [2] .

وقد استقر الشراح والقضاء ، على أن أمين السفينة يعتبر وكيلا عن المجهز ، يعمل باسمه ولحسابه مقابل أجر ، وتعتبر هذه الوكالة تجارية [3] . وعلى ذلك تخضع لاحكام المواد من ١٥ الى ٢٥ من التقنين التجارى المتعلقة بالوكالة التجارية .

٢١٥ — مسئولية أمين السفينة : لما كان أمين السفينة يعتبر كما رأينا ، وكيلا عن المجهز فى تنفيذ عقد النقل ، فانه يسأل فى مواجهته عن الأخطاء التى يرتكبها فى تنفيذ وكالته .

---

(١) شوفو رقم ٣١٢ .
(٢) مصطفى طه أصول رقم ٣٥٤ .
(٣) ريبير ج ١ رقم ٨٨٢ ، ليون كان ورينو جـ ٥ رقم ٧٥٢ ، شوفو رقم ٣١٣ ، مصطفى طه أصول رقم ٣٥٤ ، على يونس رقم [illegible] [illegible] يذكر بعد ذلك انه تابع للمجهز فى تنفيذ عقد النقل رقم ٦٣٣ ، [illegible] الدين رقم ٢٤٤ ، أنظر نقض فرنسى فى ١٦ مايو ١٩٦٠ D.M.F. ١٩٦٠ — ٥٢٣ .

ويعتبر أمين السفينة مسئولا فى مواجهـــة الغير ، عن أخطائه الشخصية التى يرتكبها فى تنفيذ عقد النقل ، كما لو تأخر فى تفريغ البضاعة أو فى تسليمها الى المرسل اليه أو لم يبذل العناية اللازمة لحفظ البضاعة وتعتبر مسئوليته فى هذا الصدد تقصيرية •

أما الأخطاء التى تنسب الى المجهز أو الربان فى تنفيذ عقد النقل ، فلا يمكن مساءلة أمين السفينة عنها ، كما لو أصيبت البضاعة بعجز أو تلف أثناء نقلها وقبل أن يتسلمها أمين السفينة [١] •

٢١٦ — حقوق أمين السفينة : يستحق أمين السفينة مكافأة أو عمولة ، يحددها الاتفاق بينه وبين المجهز ، فاذا لم تحدد اتفاقا ، فانها تحدد على أساس عرف الجهة التى تنفذ فيها الوكالة (المادة ٢٢ تجارى) ، ويكون لأمين السفينة ضمانا لحقوقه ، حق حبس الأشياء المستحقـــة للمجهز ، كما يكون له امتياز عليها (المـــادة ٢٣ تجارى) •

---

(١) ذهب بعض القضاء فى فرنسا الى مساءلة أمين السفينة فى هـــذه الحالة ، تأسيسا على أن هناك اتفاقا ضمنيا بينه وبين المرسل اليـــه ، يوافق بمقتضاه الاخير على سفر السفينة بشرط أن يلتزم أمين السفينة بدلا عن الربان . انظر فى عرض هذا القضاء ونقده مصطفى طه أصول رقم٢٦٢.

الفصل الثانى
أمين الحمولة

٢١٧ — تعريف : قد يتسلم المرسل اليه البضاعة بنفسه من الربان ، أو من أمين السفينة ، وقد يعهد بهذه المهمة الى شخص آخر ، هو أمين الحمولة ، الذى يكون عليه أن يتسلم البضاعة من الربان أو من أمين السفينة ، ويدفع أجرة نقلها ويحافظ عليها حتى يتسلمها المرسل اليه .

ويتسلم أمين الحمولة البضاعة بموجب سند شحنها ، والذى قد يكون كما سنرى لاحقا ، صادرا باسم المرسل اليه أو لأمره وفى هذه الحالة يجب تحويل سند الشحن الى أمين الحمولة وفقا للاجراءات المشترطة لذلك ، وقد يكون سند الشحن لحامله ، وفى هذه الحالة يكفى مجرد وجود السند مع أمين الحمولة والتقدم لاستلام البضاعة من الربان بموجبه . وقد يقوم أمين الحمولة بتسلم بضائع أكثر من مرسل اليه ، بل قد يتفق على أن يتسلم أمين الحمولة ، جميع البضائع المشحونة على سفينة معينة .

٢١٨ — المركز القانونى لأمين الحمولة : يرتبط أمين الحمولة مع المرسل اليه بعقد وكالة مناطه ، تسلم البضائع المنقولة ودفع أجرة نقلها .

وليس هناك ما يمنع من أن يجمع شخص بين صفتى أمين السفينة وأمين الحمولة ، اذ لا تعارض بين الوظيفتين ، ويحدث هذا غالبا اذا ورد

فى سند الشحن ، الشرط الذى يعرف باسم « شرط التسليم تحت الروافع » .

وبمقتضى هذا الشرط يجوز للربان أن يفرغ البضاعة دون انتظار حضور المرسل اليه لتسلمها . وينقضى عقد النقل عندئذ بمجرد اخراج البضاعة من السفينة بواسطة الروافع خارجها ، خلافا للأصل الذى يقضى بعدم انتهاء عقد النقل الا بتسليم البضـــائع الى أصحابها ، فاذا تضمن سند الشحن هذا الشرط ، فان أمين السفينة يتسلم البضائع من الربان وينقلها الى المخازن على مسئولية المرسل اليه ونفقته ، وعندئذ يصبح أمين السفينة أمينا للحمولة فى نفس الوقت . بيد أنه من المقرر أن أمين السفينة لا يمكن أن يتحول الى أمين للحمولة منذ وصول البضاعة تحت الروافع ، الا بموجب عقد يبرم بينه وبين المرسل اليهم [١] . ومن ناحية أخرى ، فليس هنـــاك ما يمنع من أن يجمع الشخص بين صفتى مقاول التفريغ وأمين الحمولة ، ذلك فى الحالة التى يعهد فيها المرسل اليه الى مقاول التفريغ باستلام البضاعة مع تسليمه سند الشحن فى هذه الحالة [٢] .

٢١٩ — حقوق أمين الحمولة : يكون من حق أمين الحمولة أن يحصل من أصحاب البضائع على أجر عن وكالته عنهم فى تسلم البضاعة ، كما يحق له أيضا المطالبة بما يكون قد أنفقه من مبالغ فى سبيل تنفيذ وكالته ، كمصاريف التخزين أو الوزن أو الخبرة والرسوم الجمركية .

ويحدد أجر أمين الحمولة ، عقد الوكالة المبرم بينه وبين أصحاب البضائع ، فاذا لم يتحدد الأجر فى هذا العقد ، فان تحديده يتم وفقا

---

(١) استئناف بوردو فى ٤ يوليو ١٩٦٠ D.M.F. — ١٩٦١ — ٤٧٦ .

(٢) نقض مصرى فى ٥ يناير ١٩٦٧ مجموعة النقض السنة ١٨ ص ٧٨ وانظر مؤلف الدكتور على البارودى رقم ١٠٣ .

لعرف الميناء الذى يؤدى فيه أمين الحمولة مهمته ، ويكون ذلك عادة نسبة مئوية تحسب على أساس حمولة البضاعة وطبيعتها [١] .

ويرى بعض الشراح فى مصر أن أمين الحمولة يعتبر وكيلا بالعمولة، لهذا يفيد من امتياز الوكيل بالعمولة المقرر فى المادة ٨٥ من التقنين التجارى المصرى ، لما يستحقه قبل الموكل المرسل اليه ، ويرد هذا الامتياز على البضائع التى يحوزها لحساب المرسل اليه [٢] .

الا أننا نلاحظ أن أمين الحمولة لا يعتبر وكيلا بالعمولة فى كل الفروض ، لأن الوكيل بالعمولة هو من يقوم بالتعامل مع الغير باسمه الخاص ولحساب موكله (المادة ٣٣ تجارى ليبى) ، ولا يقوم أمين الحمولة باستلام البضاعة باسمه الخاص الا اذا كان سند الشحن لحامله ، ولذا يعد فى هذا الفرض فقط بمثابة وكيل بالعمولة عن المرسل اليه . ومع ذلك فان أهمية هذا الخلاف — فى رأينا — لا محل لها فى القانون الليبى ، لأن أمين الحمولة يتقرر له الامتياز على البضائع التى يحوزها لحساب المرسل اليه سواء كان وكيلا تجاريا عاديا أو وكيلا بالعمولة ، اذ تقرر المادة ٢٣ من التقنين التجارى الليبى هذا الامتياز للوكيل التجارى العادى ، ويعتبر الوكيل بالعمولة من وكلاء التجارة ، فيتمتع بهذا الامتياز أيضا ، برغم عدم النص على ذلك صراحة فى النصوص الخاصة بالوكيل العمولة .

٢٢٠ — مسئولية أمين الحمولة : لا يقتصر التزام أمين الحمولة ، على مجرد تسلم البضائع لحساب أصحابها ، وانما عليه أن يتحقق بنفسه أو بواسطة خبير من تطابق البضاعة مع الأوصاف الواردة فى سند الشحن ، بأن يتأكد من نوعها ومقدارها ووزنها وحالتها ، وعليه أن يحافظ عليها حتى يتم تسليمها الى أصحابها .

---

(١) مصطفى طه اصول رقم ٣٧٩ .
(٢) مصطفى طه نفس الموضع .

ويلتزم أمين الحمولة فضلا عن اتخاذ الوسائل المــادية السابق ذكرها للمحافظة على البضاعة ، بأن يتخذ الوسائل القانونية اللازمة للمحافظة على حقوق المرسل اليه ، فاذا تبين أمين الحمولة أى نقص أو تلف فى البضاعة فعليه أن يوجه الى الناقل التحفظ الكتابى المنصوص عليه فى المــادة ٢١٨ من التقنين البحرى ويجب أن يوجه هذا التحفظ فى وقت تسلم البضاعة اذا كان الضرر ظاهرا ، وخلال ثلاثة أيام بعد الاستلام اذا كان الضرر غير ظاهر • ولكن لا يلتزم أمين الحمولة برفع الدعوى ضد الناقل ، وانما عليه أن يقوم بابلاغ المرسل اليه بالاجراءات التى اتخذها للمحافظة على حقوقه ، ويكون من حق الأخير وحده ، أن يقرر اتخاذ ما يراه من اجراءات ضد الناقل ، اذ قد يرى المرسل اليه أن يسوى النزاع بينه وبين الناقل بوسيلة أخرى غير رفع الدعوى [١] •

وتعد مسئوليــة أمين الحمولة قبل صاحب البضاعة ، مسئولية تعاقدية ، بمقتضى عقد الوكالة القائم بينهما ، اذا أخل بتنفيذ التزام من الالتزامات التى يفرضها عليه العقد ، كما لو تسلم البضاعة فى حالة سيئة أو أقل من المقدار المنصوص عليه فى سند الشحن ، دون أن يحافظ على حقوق المرسل اليه قبل الناقل •

ومتى عهد أمين الحمولة الى مقاول تفريغ ، بتفريغ البضاعة ، دون أن يخوله الموكل ذلك ، كان الأمين مسئولا عن أخطاء المقاول ، فى مواجهة المرسل اليه ، ويكون الامين والمقاول فى هذه الحالة متضامنين فى المسئولية ، تطبيقا للمادة ٧٠٨ من التقنين المدنى الواردة فى شأن عقد الوكالة •

وتنتهى مسئولية أمين الحمولة ، بتسليم البضاعة الى المرسل اليه وتحققه من سلامتها ومطابقتها لسند الشحن •

---

(١) على يونس رقم ٦٢٦ •

الفصل الثالث

مقاول الشحن والتفريغ

٢٢١ — تمهيد : المفروض أن يتولى الشاحن عملية شحن البضاعة على ظهر السفينة ، وأن يقوم المرسل اليه ، سواء بنفسه أو بواسطة وكيله (أمين الحمولة) بتفريغ البضاعة عند وصولها الى الميناء المقصود. وقد يضع عقد النقل التزاما على عاتق الناقل بالقيام بعمليتى الشحن والتفريغ ، ويقوم بهاتين العمليتين فى جميع الأحوال شخص يسمى بمقاول الشحن والتفريغ Stevedore, acconier [١] .

وعلى ذلك فان مهمة مقاول الشحن والتفريغ ، هى شحن البضائع وتفريغها ، بالاستعانة بعمال متخصصين ، هم عمال الموانى ، وبأدوات خاصة تتفق مع طبيعة البضاعة ، هى الصنادل والبراطيم والروافع (الأوناش) وما يماثلها [٢] .

٢٢٢ — عقد مقاولة الشحن والتفريغ : يرتبط مقـاول الشحن والتفريغ ، الذى قد يكون شركة أو مؤسسة أو شخصا طبيعيا ، مـع الشاحن أو المرسل اليـه ، أو مع الناقل اذا كان هو الملتزم بعمليتى

---

(١) ترجع هذه التسمية الى الكلمة الاسبانية estivar والتى تعنى ، حزم البضاعة باتقان ، وقد ورد ذكر هؤلاء الاشخاص فى قنصلية البحـر المدونة بلغة أهالى برشلونة فى القرن الرابع عشر . تشورلى وجايلز ص ٢٢٥ .

(٢) مصطفى طه اصول رقم ٣٦٨ .

الشحن والتفريغ ، بعقد مقاولة ، محله ، شحن أو تفريغ البضاعة من السفينة • ويعتبر هذا العقد ، مقاولة تجارية ، يخضع للمواد من ١٣٦ الى ١٥٨ من التقنين التجارى ولأحكام عقد المقاولة فى التقنين المدنى ، فيما لم يرد بشأنه ، نص خاص فى العقد المذكور •

ومتى كان المقاول يرتبط مع الشاحن أو المرسل اليه بعقد المقاولة المذكور ، فان هذا العقد يتضمن فى نفس الوقت ، توكيل المقاول فى القيام بالاجراءات القانونية اللازمة للمحافظة على حقوق الشاحن أو المرسل اليه فى مواجهة الناقل ، كتوجيه التحفظ الكتابى المشار اليه فى المادة ٢١٨ بحرى ، فى حالة نقص البضاعة أو تلفها •

ويلاحظ أن سند الشحن قد يتضمن نصا بمقتضاه ، يقوم الربان كوكيل عن الشاحن أو المرسل اليه باختيار مقاول التفريغ ، وفى هذه الحالة يتعاقد الربان مع المقاول بهذه الصفة ، وتنصرف آثار عقد المقاولة مباشرة الى الشاحن أو الى المرسل اليه الذى تعاقد الربان لحسابه •

ويستحق مقاول الشحن والتفريغ أجرا عن العمل الذى يقوم به ، ويلتزم بهذا الأجر ، الطرف المتعاقد معه بوصفه أصيلا فى العقد الذى يربطهما ، ويحق للمقاول حبس البضاعة لحين استيفاء حقه ، وفقا للقواعد العامة •

٢٢٣ — مسئولية مقاول الشحن والتفريغ : نفرق فى هذا الصدد بين فروض ثلاثة :

الأول : اذا كان عقد النقل يلزم المجهز بشحن أو تفريغ البضاعة، وعهد المجهز الى مقاول لتنفيذ احدى هاتين العمليتين ، فاذا ارتكب

المقاول خطأ فى ذلك ، كان الناقل وحده ، هو المسئول قبل صاحب البضاعة عن خطأ المقاول ، ولا يخل هذا طبعا بمسئولية المقاول قبل المجهز ، اذ يحق للأخير ، أن يطالب المقاول بالتعويض الذى التزم به قبل صاحب البضاعة [1] .

الثانى : اذا كان الشاحن أو المرسل اليه ، قد ارتبط مباشرة مع مقاول الشحن والتفريغ ، على شحن البضاعة أو تفريغها ، سواء بنفسه أو بواسطة الربان ، متى تضمن عقد النقل ، توكيل الربان فى القيام بهذه المهمة . ويكون المقاول فى هذا الفرض ، مسئولا فى مواجهة الشاحن أو المرسل اليه ، عن أى خطأ فى تنفيذ عقد المقاولة ، كما اذا أصاب البضاعة تلف بسبب اهماله أو اهمال تابعيه فى تفريغها .

ولما كان عقد المقاولة يتضمن أيضا فى هذا الفرض ، توكيل المقاول فى اتخاذ الوسائل القانونية الكفيلة بالمحافظة على حقوق صاحب البضاعة قبل الناقل ، فانه يسأل فى مواجهة الأخير عن أى تقصير يرتكبه فى هذا الشأن .

الثالث : اذا لم يتضمن عقد النقل ، التزاما على عاتق الناقل بالقيام بعمليتى الشحن والتفريغ ، ولم يقم بها الشاحن أو المرسل اليه ، وانما قام بهما الناقل ، بأن عهد الى مقاول للشحن أو التفريغ بتنفيذ احدى العمليتين .

نرى أن الناقل يكون مسئولا فى هذا الفرض ، عن أخطاء المقاول ، قبل الشاحن أو المرسل اليه اذ يلتزم المجهز ، كما سنرى عند دراسة تنفيذ النقل ، برص البضاعة ، وتتضمن هذه العملية شحنها على السفينة ،

---

(1) ورلى وجايلز ص ٢٢٨ .

ولا يعفى الناقل من هذا الالتزام أن يعهد بتنفيذه الى شخص آخر غيره •

كما يلتزم الناقل أيضا ، بمقتضى عقد النقل ، بتسليم البضاعة الى المرسل اليه • ويقتضى هذا الالتزام القيام بتفريغ البضاعة من السفينة ، فيكون الناقل مسئولا عن أى خطأ فى تنفيذ هذا الالتزام ، ولو عهد به الى مقاول التفريغ •

وتنطبق الأحكام المتقدمة ، اذا لم يتضمن عقد النقل نصا ، يقضى بغير ذلك •

الفصل الرابع

السمسار البحرى

٢٢٤ – تعريف : يعرف العمل البحرى ، شخصا تكون مهمته التقريب بين أطراف العقود البحرية ، كعقد النقل وعقد التأمين وبيع السفن ، ويعرف هذا الشخص باسم « السمسار البحرى » .

ويقوم السمسار البحرى بالسعى لابرام العقود التى تتم بين الناقل والشاحن أو بين الناقل والمسافر ، أو بين مالك السفينة ومستأجرها ، أو بين المؤمن البحرى والمستأمن ، أو بين بائع السفينة ومشتريها .

ولم ينظم المشرع الليبى مهنة السمسرة البحرية بصفة خاصة ، ولكنه نظم السمسرة التجارية بوجه عام وذلك فى المواد من ٤٥ الى ٥٦ من التقنين التجارى . وتطبق هذه النصوص بداهة ، على السمسرة البحرية باعتبارها نوعا من أنواع السمسرة التجارية ، اذ أن السمسرة تعد تجارية من جانب السمسار متى تعلقت بأعمال تجارية وفقا للمادة ١٤/٥ من التقنين التجارى .

٢٢٥ – مهمة السمسار البحرى : تقضى المادة ٤٥ من التقنين التجارى بأن السمسار هو من يتوسط بين فريقين أو أكثر للوصول الى عقد صفقة ما ، دون أن يكون مرتبطا بأحد منهم بعلاقات عمل ، ودون أن يكون تحت امرة أحدهم أو ممثلا له. وتطبيقا لذلك فان دور السمسار

البحرى ، يقتصر على التقريب بين طرفى العقد البحرى ، دون أن يكون هو نفسه طرفا فى العقد المذكور لا بصفته أصيلا أو وكيلا ، ودون أن يكون تابعا لأحد طرفى العقد .

وقد يقوم السمسار فضلا عن المهنة الأصلية له ، بترجمة سندات الشحن أو مشارطات الايجار ، وتولى الاجراءات الادارية اللازمةلدخول السفن فى الموانىء أو خروجها منها .

ولا يعمل السمسار الا بناء على تفويض من أحد طرفى العقد أو منهما معا ، وتنتهى مهمته عند التوفيق بين طرفى العقد ، حتى اذا ما أبرم العقد بينهما ، فلا يكون السمسار مسئولا عن تنفيذه (1) .

٢٢٦ — حقوق السمسار : تقضى المادة ٤٦ من التقنين التجارى بأنه اذا تمت الصفقة نتيجة لتدخل السمسار حقت له العمولة ويحدد القاضى مقدار العمولة والنسبة التى يتحملها كل من المتعاقدين ما لم يكن هناك اتفاق أو عرف أو تسعيرة رسمية للحرفة . وعلى ذلك فان السمسار يستحق أجرا عن العمل الذى يقوم به ، ويسمى هذا الأجر بالسمسرة أو العمولة ، ويلتزم به الطرف الذى يعهد الى السمسار بالبحث عن متعاقد ، وقد يلتزم بها الطرفان معا اذا كان التفويض صادرا منهما معا للسمسار . ولا تستحق السمسرة الا اذا تمت الصفقة نتيجة لجهود السمسار .

وتكون السمسرة عادة ، عبارة عن نسبة مئوية يحددهـا عقـد السمسرة ، من أجرة النقل أو قسط التأمين أو ثمن السفينة ، فاذا لم يحددها عقد السمسرة ، تعين على القاضى تقدير السمسرة متبعا فى ذلك

---

(1) محسن شفيق فى الوسيط فى القانون التجارى جـ ٢ رقم ١٣٨ .

عرف الميناء الذى تمت فيه السمسرة وعلى أن يدخل فى اعتباره ما بذله السمسار من جهد وقيمة الصفقة التى توسط فى ابرامها .

ومن حق السمسار أيضا ، أن يطالب عميله بما يكون قد أنفقه من مصاريف فى سبيل ابرام العقد ، متى كلفه العميل القيام بأمور تقتضى انفاق هذه المصاريف ، ويكون من حق السمسار المطالبة بهذه المصاريف ولو لم تتم الصفقة التى كلف بالتوسط فيها ، وذلك ما لم يوجد اتفاق أو عرف يقضى بغير ذلك . (المادة ٤٧ تجارى) .

٢٢٧ — مسئولية السمسار : يلتزم السمسار بأن يبلغ ذوى الشأن ، ما يعلمه عن الظروف المتعلقة بتقدير الصفقة وضمانها والظروف التى من شأنها التأثير فى ابرام العقد ، ويسأل السمسار عن صحة التوقيعات على المحررات أو السندات التى أحيلت عن طريقه (المادة ٥٠ تجارى) . فالسمسار مسئول اذن فى مواجهة عميله عن أى خطأ يرتكبه فى تنفيذ عقد السمسرة ، كاخفاء معلومات جوهرية من شأنها أن تؤثر على العميل من حيث اقدامه على ابرام العقد ، متى ثبت أن السمسار كان على علم بها وفضلا عن المسئولية المدنية للسمسار فى مواجهة عميله وهى مسئولية تعاقدية ، تقضى المادة ٥٥ من التقنين التجارى بأن يعاقب السمسار بغرامة تتراوح بين جنيهين ومائة جنيه ، اذا أخل بما يفرضه عليه القانون من واجبات . ويجوز حرمان السمسار من مزاولة المهنة مدة لا تزيد على ستة أشهر .

القسم الثالث

العقود البحرية

٢٢٨ – تمهيد وخطة البحث : تتصل بالملاحة البحرية عدة عقــود هامة ، منها ما يتعلق بها بصفة رئيسية ، ومنها ما يكون مكملا لها .

أما العقود الرئيسية فهى نوعان ، الاول يتصل باستثمار السفينة وبالتجارة البحرية ، والثانى يهدف الى توفير الضمان للمجهز أو صاحب البضاعة بسبب ما تتعرض له السفينة والبضاعة من أخطار جسيمة خلال الرحلة البحرية .

وترتبط العقود المكملة بالملاحة البحرية المساعدة كالارشاد والقطر .

وتنقسم دراستنا فى هذا القسم الى أبواب ثلاثة :

الباب الأول : فى عقود الاستثمار .

الباب الثانى : فى عقــود الضمان .

الباب الثالث : فى العقود البحرية المكملة .

الباب الأول
عقود الاستثمار

٢٢٩ – تطور الاستثمار البحرى : مر الاستثمار البحـرى بتطور ملموس ، منذ أن عرفت الملاحة البحرية ، وخضع هذا التطور للظروف الاقتصادية والفنية للتجارة البحرية .

واتخذ الاستثمار البحرى أول الأمر ، شكل شركة تقوم بين مالك السفينة وصاحب البضاعة والربان ، فاذا نجحت الرحلة البحرية ، ووصلت السفينة سالمة الى ميناء الوصول ، وبيعت البضاعة ، وزعت الارباح الناتجة عن البيع بين الشركاء حسب الاتفاق الذى تم بينهم . أما اذا تعرضت السفينة للخطر ، فترتب على ذلك هلاكها ، خسر المجهز سفينته ، وصاحب البضاعة بضاعته ، وضاع على الربان عمله .

وفى مرحلة لاحقة أصبح مالك السفينة يشترط بدلا من الاشتراك فى الارباح الناتجة عن بيع البضاعة ، جعلا معينا يلتزم به الشاحن ، مقابل نقـل بضاعته الى مكان معين ، وعرف هذا الجعل بأجرة النقـل freight, fret . على أن الشـاحن لم يكن فى وسـعه دائمـا أن يتحصل على سفينة تنقل بضائعه الى الميناء الذى يزمع ارسالها اليه، اذ يتوقف ذلك على طبيعة البضاعة ومقدارها ، وسعة السفينة وحمولتها، والمكان الذى تقصده [1] .

---

(١) شوفو رقم ٦٢٣ .

وطرأ على الملاحة البحرية تطور عظيم ، باستعمال الطاقة البخارية فى تسيير السفن ، بدلا من الشراع ، وظهرت شبكة الخطوط البحرية المنتظمة لتؤدى بصفة خاصة ، خدمات البريد ، وكذلك نقل البضائع بين موانيء الدول المختلفة .

وترتب على المنافسة التجارية بين المجهزين ، تخفيض أجرة النقل ، مما استتبع بالتالى ، تخفيض نفقات المشروع ، الأمر الذى يحتم تركيز المشروعات التى تقوم بالملاحة البحرية ، فى شركات كبيرة ذات رؤوس أموال ضخمة ، واستبعدت المنافسة التجارية ، المجهزين الأفراد ، الذين يعجزون عن الاضطلاع بمشروعات النقل على الخطوط البحرية المنتظمة ، ومن هنا بدأ دور شركات الملاحة الكبرى [1] . واتخذت شركات الملاحة فى معظم الاحوال شكل شركات مساهمة ، اذ أنها أقدر أنواع الشركات على تركيز رؤوس الاموال ، ثم التقت هذه الشركات فى شكل اتحادات أو جمعيات منذ أوائل القرن العشرين ، بقصد توحيد شروط النقل ووضع حد للمنافسة بينها ، كما وضعت حدا أدنى لأسعار النقل [2] .

٢٣٠ – صور الاستثمار البحرى : ينشأ عن الاستثمار البحرى ، علائق مختلفة ، فقد تكون السفينة محلا لعقد ايجار ، كما قد يرتبط الشاحن مع المجهز بعقد نقل ، ويعرف المجهز فى هذه الحالة بالناقل ،

---

(١) ريبير جـ ١ رقم ٧٤٣ .
(٢) ثروت أنيس فى بحثه المشار اليه آنفا رقم ٣٠ .

سواء أكان مستأجرا للسفينة أو مالكا لها . وقد يقوم المجهز أيضا بنقل الأشخاص من ميناء الى آخر .

ومن ناحية أخرى قد تكون البضائع ، محلا لعمليات قانونية بين الشاحن والمرسل اليه . وندرس فى هذا الباب عقد ايجار السفينة فى فصل أول ، ثم عقد النقل البحرى فى فصل ثان ، ونخصص فصلا ثالثا لدراسة البيوع البحرية .

يتعلق الاول بعقد ايجار السفينة ، أما الثانى فيعالج عقد نقل البضائع[1] كما فصل مشروع القانون البحرى المصرى بين العقدين فنظم ايجار السفينة فى المواد من ١٥٨ الى ١٨٥ وعالج عقد النقل البحرى فى المواد من ١٨٦ الى ٢١١ •

أما المشرع الليبى فقد عالج عقد ايجار السفينة بالسفرة (بالرحلة) مع عقد النقل البحرى [2] • وسنعرض فى هذا الفصل لعقد ايجار السفينة غير مجهزة فى فرع أول ، ثم نتكلم فى فرع ثان عن عقد ايجار السفينة مجهزة •

الفرع الاول

تأجير السفينة غير مجهزة

٢٣٢ — تعريف : ورد النص على هذا العقد فى التقنين البحرى الليبى فى المادة ١٧٤ التى تتعلق بايجار السفينة لاجل معين ، اذ عرف المشرع هذا العقد ببيان بعض خصائصه ، عندما قضى بأن يكون للمستأجر تعيين الربان وعزله كما يكون له حق الادارة البحرية والتجارية للسفينة ، وفى هذا الغرض يتولى المستأجر بنفسه تجهيز السفينة • ويمكننا تعريف العقد المذكور بأنه ، عقد يلتزم بمقتضاه مالك سفينة بتمكين المستأجر من الانتفاع بسفينته مدة محدودة ، دون أن يجهزها بمؤن أو

---

(١) انظر نصوص هذا القانون فى D.M.F. — ١٩٦٦ — ٥٠٤ وانظر مقال Du Pontavice المشار اليه فى التعليق على هذه النصوص •

(٢) برغم أن المشرع الليبى فصل بين تعريف كل من العقدين فى المادة ١٧٧ من التقنين البحرى ، فتتعلق الفقرة الاولى منها بتعريف عقد ايجار السفينة بالسفرة ، ويرد فى الفقرة الثانية تعريف عقد النقل البحرى •

لوازم أو بحارة (١) . ويسمى هذا العقد ، بعقد ايجار السفينة عارية bare-boat charter, location coque nue

٣٢٣ — طبيعة العقد : يعتبر هذا العقد بمثابة ايجار منقول ، وينظم الاتفاق عادة شروط التعاقد ، وعند تخلف الاتفاق ، تطبق أحكام عقد الايجار الواردة فى التقنين المدنى (٢) ، ذلك أن محل العقد هنا هو مجرد الانتفاع بالسفينة كمنقول ، لانه يرد على سفينة عارية ، ولا يتعلق العقد بالرسالة البحرية (٣) . ولما كان العقد يؤدى الى تخلى المالك عن حيازة السفينة وادارتها للمستأجر فانه يسمى أحيانا بايجار السفينة مع التخلى عن حيازتها وادارتها للمستأجر Charter by demise. (٤)

ويرى البعض أن العقد تظل له الصفة البحرية ، فيعد ايجارا بحريا للسفينة affrètement على الرغم من تسميته بالايجار location ، وهو نوع من أنواع مشاركات الايجار الزمنية ، لان السفينة تقوم فى هذا الغرض بعمليات نقل بحرى (٥) . ويبدو أن المشرع الليبى يأخذ بهذا الرأى ، حيث أورد هذا العقد ضمن صور ايجار السفينة لاجل معين ، فتقضى المادة ١٧٤ بحرى بأنه يجوز فى ايجار السفينة لاجل معين ، أن يترك المؤجر للمستأجر حق تعيين الربان وعزله،

---

(١) ورد هذا التعريف فى المادة ١٥٨ من مشروع القانون البحرى المصرى .

(٢) ليون كان ورينو ج ٥ رقم ٦٢٢ ، بونكاز رقم ٥٤٤ وقرب تشورلى وجايلز ص ٩٧ .

(٣) Chalaron فى رسالة بعنوان l'affrètement maritime طبعت فى باريس سنة ١٩٦٧ رقم ٢٤ ورقم ١١٤ .

(٤) تشورلى وجايلز ص ٩٧ ، وانظر ريبير ج ٢ رقم ١٣٨١ حيث يرى أن ايجار السفينة غير مجهزة يشبه ايجار السفينة مع التخلى عن حيازتها وادارتها للمستأجر .

(٥) ريبير ج ٢ رقم ١٣٨١ .

وأن يتخلى له عن الادارة البحرية والتجارية للسفينة ، وفى هذه الحالة يلتزم المستأجر بتجهيز السفينة بالمؤن اللازمة ويتحمل كل نفقات الاستثمار •

٢٣٤ – خصائص العقد : لما كان المستأجر هو الذى يتولى فى هذا العقد ، تجهيز السفينة بنفسه ، وتعيين الربان وتزويدها بالبحارة تمهيدا لاستغلالها خلال المدة المحددة فى العقد ، فانه يعتبر مجهز السفينة وصاحب السيطرة الكاملة عليها • ولذلك تكون له الادارة البحرية والتجارية للسفينة ، ويعتبر – عدا تسجيل السفينة باسم مالكها – المالك المؤقت للسفينة ، ولذا يكون من حقه ، لا من حق المالك ، التمسك بتحديد مسئوليته عن أفعال الربان والبحارة ، لانهم تابعوه ولا صلة لهم بالمالك [١] •

ولا يلجأ الى هذا العقد عادة ، أصحاب البضائع ، وانما ملاك السفن ، بقصد زيادة عدد السفن التى يقومون باستغلالها • كما تلجأ اليه أيضا الحكومات فى وقت الحروب لنقل الجنود والمؤن • وتقوم شركات الملاحة فى هذه العقود بتأجير سفنها التى لا تستغلها خلال مدة معينة [٢] •

٢٣٥ – التزامات الطرفين : يلتزم المؤجر ، بتسليم السفينة الى المستأجر ، فى حالة صالحة للملاحة حتى يتمكن الاخير من الانتفاع بها ، ويسأل المؤجر عن الضرر الذى يترتب على تسليم السفينة فى حالة غير صالحة للملاحة ، الا اذا أثبت أن ذلك ناشىء عن عيب خفى ، لم يكن

---

(١) انظر ما تقدم رقم ١٥٣ وما يليه ، انظر تشورلى وجايلز ص ٩٧ •
(٢) ريبير رقم ١٣٨١ •

من المستطاع كشفه بالفحص العادى . ويجب أن يتم تسليم السفينة فى الزمان والمكان المتفق عليهما .

ويقع على عاتق المستأجر وفقا لنص المادة ١٧٤ بحرى ، اصلاح الاضرار الناشئة عن خطئه أو عن القوة القاهرة ، أما اذا كانت ناشئة عن خطأ المؤجر ، فان الاخير هو الذى يتحملها ، ولا يكون للمستأجر حق الرجوع على المالك ، اذا هلكت السفينة بقوة قاهرة ، قبل أن تنتهى المدة المحددة فى العقد [1] .

ولا يلتزم المالك بداهة فى هذا العقد ، بتجهيز السفينة أو تموينها أو تطقيمها .

ويلتزم المستأجر أساسا بدفع قيمة الايجار فى الميعاد المتفق عليه ولا تعد هذه الاجرة كأجرة النقل لذا لا تخضع لاحكامها [2] . كما يلتزم بالمحافظة على السفينة والعناية بها ، على أن يبذل فى ذلك عناية الرجل المعتاد . ولا يجوز للمستأجر أن يقوم باحداث تعديلات جوهرية فى السفينة أثناء العقد [3] . كما لا يجوز للمستأجر أن يستعمل السفينة فى غير الغرض المخصصة له فى العقد . ويمتنع على المستأجر أن يتنازل عن الايجار أو يؤجر السفينة من الباطن ، ما لم يكن مصرحا له بذلك من قبل المؤجر . كما يلتزم المستأجر بالقيام بالترميمات التأجيرية . ويلتزم المستأجر برد السفينة الى المؤجر ، عند انتهاء مدة الايجار فى الميناء الذى تسلمها فيه أو الميناء المتفق عليه ، وبالحالة التى كانت عليها وقت التسليم ، مع مراعاة الاستهلاك الناشىء عن الاستعمال العادى للسفينة

---

(١) ريبير رقم ١٣٨١ .

(٢) وعلى ذلك لا تدخل هذه الاجور ضمن محل تحديد المسئولية ، أو ضمن محل الامتياز البحرى . قرب Chalaron رقم ١٢٥ .

(٣) Chalaron رقم ١٢٥ .

وتلزم المـادة ١٧٤ بحرى ، المستأجر أيضا ، بتحمله غرامة الخسارة المشتركة التى تقع على عهدة السفينة وأجرتها .

٢٣٦ – مركز المستاجر : يتميز المستأجر فى هذا العقد ، على خلاف عقود ايجار السفينة الاخرى ، بأن السفينة تكون أثناء مدة الايجار فى حيازته وخاضعة لسيطرته ، وقد رأينا أن الربان والبحـارة يعتبرون تابعين له لا للمالك ، أى يتنازل المـالك فى هـذا العقد عن حيازة السفينة وادارتها الى المستأجر ، ولذا يسمى هذا العقد فى القـانون الانجليزى باسم Charter by demise [١] . ويترتب على ذلك أن يكون المستأجر مسئولا فى مواجهة الغير ، عما تحدثه السفينة من أضرار ، كما يسأل عن أفعال الربان والبحارة وتصرفاتهم ، ويحق له تحديد مسئوليتهم عنها كما قدمنا ، ومن ناحية أخرى ، يكون من حق المستأجر أن يبرم عقود النقل مع الشاحنين ، وتكون أجرة النقل ملكا خالصـا له دون المـالك ، لان المستأجر يتمتع بالادارة التجـارية للسفينة [٢] .

كذلك فانه اذا اكتسبت السفينة المؤجرة مكافأة انقاذ فى أثنـاء مدة العقد ، فانها تكون من حق المستأجر لا المـالك [٣] .

---

(١) انظر مؤلف Scrutton بعنوان Charter-parties and bills of lading مادة ٢ . ومؤلف Payne's carriage of goods by sea, 7th ed. by E. Ivamy, London, 1963, pp. 9 — 10.

(٢) يقصد بالادارة البحرية للسفينة ، كل ما يتعلق بقيادة السفينة واجهزتها وما يتصل بصفة عامة بفن الملاحة البحرية ، أما الادارة التجارية ، فان المقصود منها يتوقف على نوع الملاحة الذى تقوم به السفينة ، فتشمل ابرام عقود النقل واستلام وتسليم البضاعة بالنسبة للسفن التجارية أما بالنسبة لسفن الصيد ، فيقصد بها تحديد مناطق الصـيد والمحافظة على الاسماك وبيعها . انظر شوفو رقم ٦٥٧ .

(٣) Chalaron رقم ١٣٠ .

الفــرع الثــانى

تأجير السفينة مجهزة

٢٣٧ – تمهيد : قد يقوم مالك السفينة بتأجير سفينة بأكملها أو جزء منها ، الى شخص يقوم بنقل بضاعته عليها ، ويحدث هـذا عادة عندما يكون حجم أو مقدار البضاعة المزمع نقلها كبيرا ، يتطلب سفينة كاملة أو عنبرا أو أكثر من عنابرها ، ويقدم المـالك السفينـة الى المستأجر فى هذه الحالة ، مجهزة ، ويعتبر الربان والبحارة كقاعدة عامة، من تابعى المـالك لا المستأجر ، وتبقى السفينة فى حيازة الاول وتحت سيطرته .

ويثبت عقد ايجار السفينة بوثيقة تسمى مشارطة الايجار أو سند الايجار Charter-party, Charte-partie [1] . ويأخـذ عقـد تأجير السفينة احدى صورتين ، فاما أن تكون مشارطة الايجار زمنية أى لاجـل معـين Time charter-party, أو قد تكون مشـارطة الايجـار بالرحلة أى لرحلـة معينـة Voyage charter-party وهى ما يسميه التقنين البحرى الليبى ايجار السفينة بالسفرة .

وقد عالج التقنين البحرى الليبى ايجار السفينة مجهزة فى صورته الاولى أى الايجار لاجل معين (المشارطة الزمنية) فى الفصل الثانى من الباب السادس منه ، أما ايجار السفينة بالسفرة أو (مشارطة الايجار

---

(١) يرجع اصل هذا الاصطلاح الى العبارة اللاتينية «Carta partita» والتى تعنى « الوثيقة المجزاة » ، حيث كان العمل يجرى قديما على أن تكتب عبارات الايجار من نسختين على ورقة واحدة ثم تقسم هذه الورقة الى جزئين متساويين ويحمل كل طرف نسخة . أنظر تشـورلى وجايلز ص ٩٩ وكذلك سكرتون هامش ص ١ .

بالرحلة) فقد عالجه مع عقد النقل البحرى فى الفصل الثالث من الباب المذكور ، وأورد فى الفصل الاول من هذا الباب مادتين تعتبران بمثابة أحكام مشتركة لصورتى ايجار السفينة ، نعرض لهما فيما يلى ، ثم ندرس هاتين الصورتين فى مبحثين متعاقبين •

٢٣٨ — تغيير السفينة : تقضى المادة ١٧٢ من التقنين البحرى بأنه اذا كانت السفينة المستأجرة معينة باسمها فى الاتفاق ، فليس لمؤجرها أن يستبدل بها سفينة أخرى ، ما لم تهلك أو تصبح غير صالحة للملاحة بسبب قوة قاهرة ، طرأت بعد بدء السفر • ومعنى ذلك أن المؤجر يلتزم فى عقد ايجار السفينة مجهزة ، بأن يقدم الى المستأجر السفينة التى تم الاتفاق عليها ، متى كانت هذه السفينة قد عينت فى مشارطة الايجار ، ولا يجوز للمؤجر أن يستبدل السفينة المتفق عليها بأخرى أثناء الايجار ، على أنه اذا أصبحت هذه السفينة غير صالحة للملاحة أو هلكت أثناء العقد وبعد بدء السفر بسبب قوة قاهرة ، فان المؤجر عليه أن يقدم الى المستأجر سفينة أخرى • أما اذا رجع عدم صلاحية السفينة للملاحة أو هلاكها الى خطأ المؤجر ، فنرى أن يكون للمستأجر الخيار بين مطالبة المؤجر بتقديم سفينة أخرى أو فسخ العقد •

٢٣٩ — البضائع غير المصرح بها : رأينا أن الربان يعتبر بحسب الاصل فى عقد ايجار السفينة مجهزة ، من تابعى المالك ، ولذلك بينت المادة ١٧٣ من التقنين البحرى الطريقة التى يجوز للربان أن يتبعها اذا اكتشف بضائع فى السفينة ، غير مصرح بها ، وفرق النص المذكور بين اكتشاف الربان لوجود هذه البضائع ، قبل بدء السفر ، وبعد بدئه • فاذا وجد الربان هذه البضائع قبل السفر ، فله أن يأمر بتفريغها فى مكان شحنها أو أن يحدد عنها أجرة مضاعفة مع احتفاظه بحقه فى التعويض عما قد يلحق به من ضرر أكبر • أما اذا اكتشفت هذه البضائع فى أثناء

السفر ، فللربان أن يلقى بها فى البحر ، اذا كان من طبيـ [illegible]
أضرارا للسفينة أو لشحنتها أو اذا كان من شأن نقلها ، استحقاق نفقات
تزيد على قيمتها ، أو غرامات رسمية . أو أن يكون بيعها وتصـدير ها
ممنوعين قانونا • وعلى الربان فى جميع الاحوال أن يبين فى دفتر اليومية
اكتشاف البضائع المشحونة بدون حق ، والمصير الذى آلت اليه ، وأن
يحرر محضرا مفصلا بهذا الخصوص بحضور شاهديه •

المبحث الاول

مشارطة الايجـار الزمنية

٤٦ — **تعريف** : تنص الفقرة الاولى من المادة ١٧٤ من التقنين
البحرى على أن « عقد ايجار السفينة لاجل معين هو عقد تؤجر بموجبه
السفينة لمدة محدودة • ويحق مؤجر السفينة بين أن يترك لمستأجرها
وأن لا يترك له حق اختيار الربان وعزله وله أن يتخلى له عن الادارة
البحرية والتجارية فيها أو عن ادارتها التجارية وحدها » •

ويشمل هذا النص عقد تأجير السفينة غير مجهزة حيث يقوم
المستأجر بتعيين الربان والبحارة وتكون له حيازة السفينة وادارتهـا
البحرية والتجارية وقد عرضنا لهذا المسألة فيما تقدم ، كما يتضمن صورة
مشارطة ايجار الزمنية التى ترد على سفينة مجهزة • ويرجع السبب
فى مسلك المشرع الليبى ، أن مشارطة الايجار الزمنية تشترك مع عقد
ايجار السفينة غير مجهزة ، من حيث أن الايجار يرد على السفينة
بأكملها من ناحية ، ومن ناحية أخـرى ، فان عنصر المدة جوهرى فى
التعاقد • بيد أن العقدين يختلفان من زاوية هامة ، اذ بينما نجد ، فى
ايجار السفينة غير مجهزة ، أن المستأجر يتولى بنفسه تجهيز السفينة
وتطقيمها وتكون له الادارة البحرية والتجارية للسفينة ، فانه فى مشارطة

الايجار الزمنية ، يقع الايجار لا على السفينة فحسب ، وانما أيضا على خدمات الربان والبحارة ، كما أن المستأجر فى هذه الصورة الأخيرة قد تكون له الادارة التجارية للسفينة فقط دون الادارة البحرية ، وذلك متى قرر المؤجر التنازل له عن الادارة التجارية •

ولذا يقال أن مشارطة الايجار الزمنية تعتبر عقدا من طبيعة مركبة، فهو عقد ايجار أشياء مع ايجار خدمات [1]• ومتى كان للمستأجر الادارة التجارية للسفينة ، فانه يتولى استغلالها بنفسه ، وابرام عقود النقل البحرى مع الشاحنين •

٢٤١ — اثبات العقد : لم يتضمن التقنين البحرى الليبى نصا خاصا ، يوجب اثبات مشارطة الايجار الزمنية بالكتابة ، وانما ورد نص المادة ١٩٩ خاصا بايجار السفينة بالرحلة ، وأوجب اثبات استئجار السفينة بسند ايجار يوضع فى صيغة ورقة عرفية محررة من أصلين ، ويمكن القول ، أن هذا النص عام يتعلق بجميع صور مشارطات الايجار ، وعلى ذلك يجب أن تكون مشارطة الايجار الزمنية ، ثابتة بالكتابة ، ويذكر فى المشارطة البيانات التى نصت عليها المادة ١٩٩ بحرى وهى :

١ — اسم المتعاقدين •

٢ — اسم السفينة وحمولتها ، ما لم يكن قد اشترط تعيين السفينة فيما بعد •

٤ — البضائع التى يريد المستأجر شحنها محددة بنوعها ووزنها أو كميتها •

٥ — مقدار الاجرة •

---

(١) ريبير حـ ٢ رقم ١٣٨٠ ، شوفو رقم ٦٦٥ •

٦ — الزمان والمكان المتفق عليهما للشحن والتفريغ •

ونلاحظ أنه على الرغم من حق طرفى العقد ، فى تضمين مشارطة الايجار ، ما يتفق عليه من شروط ، فانهما يلجآن عادة ، الى النماذج المعدة لهذا الغرض والتى تتضمن شروطا نموذجيــه Chartes-types ، مع حقهما فى تعديل هذه الشروط أو اضافة شروط جديدة • ويعرف العمل البحرى فى نطاق مشاركات الايجار الزمنية ، الشكل الذى يطلق عليه اسم Baltime والصادر سنة ١٩٣٩ (١) •

٢٤٢ — التزامات المؤجر : يلتزم المؤجر بأن يضـــع تحت تصرف المستأجر ، السفينة المؤجرة ، فى الزمان والمكان المتفق عليهما • ويجب أن تكون السفينة صالحة للملاحة ولاداء المهمة التى ينشدها المستأجر (٢) • ومع أن الايجار يقع على السفينة بأكملها ، الا أن مشارطة الايجار تنص عادة على استبعاد الاماكن المخصصة للربان والبحارة والمؤمن والاجهزة الخاصة بالسفينة (٣) •

ويلتزم المؤجر بأن يحافظ على السفينة فى حالة جيدة خلال مـــدة العقد ، حتى تظل صالحة لاداء الغرض المقصود منها أثناء استغلال المستأجر لها ، ويعد هذا الالتزام تطبيقا للقواعد العامة (٤) •

---

(١) مؤلف باين فى نقل البضائع بحرا الطبعة السابعة للاستاذ آيفامى لندن ١٩٦٣ ص ٢٠ .

(٢) شوفو رقم ٦٦٩ .

(٣) وهـــذا هو ما تقضى به الفقرة الاولى من المـــادة ١٧٩ من التقنين البحرى الليبى بخصوص الايجار بالرحلة وجاء نفس الحكم فى الفقرة الثانية من المـــادة ١٦٣ من مشروع القانون البحرى المصرى .

(٤) أنظر نص المـــادة ٥٦٦ من التقنين المدنى الليبى التى تلزم المؤجـــر بأن يتعهد العين المؤجرة بالصيانة فى أثناء انتفاع المستأجر بها .

ويتحمل المؤجر تبعة الهلاك والخسائر التى تلحق السفينة أثناء مدة الايجار ، ما لم يثبت أنها ناجمة عن خطأ المستأجر (المادة ٣/١٧٤ بحرى) •

٢٤٣ – التزامات المستأجر : يلتزم المستأجر بدفع الاجرة المحددة فى العقد • وتستحق الاجرة من يوم وضع السفينة تحت تصرف المستأجر حتى يوم اعادتها تحت تصرف المؤجر بحالة تؤهلها لتقبل الشحن (المادة ١/١٧٦ بحرى) •

كما يلتزم المستأجر باستعمال السفينة فى الغرض المحدد لها فى مشارطة الايجار ، كما يلتزم بأن يسلم السفينة بالحالة التى كانت عليها وقت أن تسلمها عدا ما ينتج عن استعمالها العادى • ويعد هذان الالتزامان تطبيقين للقواعد العامة •

ويلتزم المستأجر عادة وفقا لنصوص مشارطة الايجار بتزويد السفينة بالوقود ، ويدفع رسوم الموانىء والارشاد وغيرها من المصاريف ، أما اجور الربان والبحارة ، فانها تبقى على عاتق المؤجر لان هؤلاء يبقون من تابعى المؤجر • على أن المستأجر يلتزم بأداء أجور الساعات الاضافية عن العمل الذى يقوم به البحارة بناء على طلبه [1] •

٢٤٤ – أثر الحوادث على الالتزام بالاجرة : تقضى المادة ١٧٥ من التقنين البحرى بأن تستحق أجرة السفينة من مستأجرها عن كل المدة التى تكون فيها السفينة تحت تصرفه • أما اذا حددت أجرة السفينة بمدد من الزمن ، فان كل مدة ابتدىء بها تلزم بكاملها • أى أنه

---

(١) وقد تضمنت المادة ١٦٩ من مشروع القانون البحرى المصرى هذا الحكم .

اذا اتفق على استحقاق الاجرة أسبوعيا أو شهريا مثلا ، فان أجـرة الاسبوع أو الشهر تلزم المستأجر بمجرد بداية الاسبوع أو الشهر ، ولو انتهى التزام المستأجر بسبب حادث من الحوادث الذى يعفيه من التزامه بالاجرة ، خلال الاسبوع أو الشهر الذى بدأ فعلا .

واذا كان الاصل أن المستأجر لا يستطيع أن يتحلل من التزامه بدفع الاجرة أو جزء منها ، بحجة أن السفينة توقفت عن الملاحة بسبب حادث من الحوادث الملاحية ما دامت السفينة تحت تصرفه ، الا أن المستأجر لا يلتزم بدفع الاجرة كاملة فى حالة وقوع حادث بسبب قوة قاهرة ، كضبط السفينة أو توقيفها أو هلاكها ، اذ يلتزم المستأجر بدفع أجـرة السفينة حتى تاريخ هذه الحوادث .

كذلك يتوقف التزام المستأجر بدفع الاجرة ، عن المدة التى يحرم فيها من استعمال السفينة [1] ، بسبب فعل السلطة ، أو بسبب فعـل المؤجر . ويجوز للمستأجر فى هذه الحالة الاخيرة أن يطالب المؤجـر بالتعويض (المـادتان ١٧٥ و ١٧٦ من التقنين البحرى) .

٢٤٥ – انقضاء مدة الايجار : يلتزم المستأجر عند انقضاء المدة المحددة للايجار ، باعادة السفينة الى الميناء الذى وضعت تحت تصرفه. واذا انقضت المدة أثناء الرحلة ، فانها تمتد حتى نهاية الرحلة وفقا لما استقر عليه العرف البحرى ، ويستحق المؤجر فى هذه الحالة ، أجـرة اضافية عن الايام الزائدة ، وفقا لسعر المنصوص عليه فى العقد [2] .

---

(١) يعبر نص المـادة ١٧٦ من التقنين البحرى الليبى من هذا الحكم ، بتوقف التزام المستأجر بدفع الاجرة عن المدة التى يحرم فيها من التصرف فى السفينة ، والمقصود طبعا فى هذه الحالة ، حرمان المستأجر من استعمال السفينة كما ورد فى المتن .

(٢) وهو ذات الحكم الذى نصت عليـه المـادة ١٨٢ من مشروع القانون البحرى المصرى .

المبحث الثـــانى

مشارطة الايجار بالرحلة

٢٤٦ – تعريف : يقصد بهذه الصورة ، قيام شخص باستئجـــار سفينة لرحلة معينة تتضمن فى الغالب الذهاب والاياب وتســـمى عادة بالرحلـــة الدائـــرية round voyage .(١) • وقد يرد الايجار على السفينة كلها أو على جزء منها ، وفقا للشروط التى يتفق عليها المتعاقدان كما قد يكون العقد لعدة رحلات •

وعلى ذلك تعرف الفقرة الاولى من المـــادة ١٧٧ للتقنين البحرى هذه الصورة التى يطلق عليها التقنين « عقد ايجار السفينة بالسفرة » بأنها عقد يكون فيه كامل السفينة أو بعضها مؤجرا لسفرة أو لعـــدة سفرات معينة •

وقد ذكرنا فيما تقدم ، أن التقنين البحرى الليبى ، قد نظم أحكام هذه الصورة من عقد ايجار السفينة فى الفصل الثالث من البـــاب السادس ، مع عقد النقل البحرى •

٢٤٧ – اثبات العقد : ورد نص المـــادة ١٩٩ من التقنين البحرى خاصا باثبات ايجار السفينة بالرحلة ، اذ أوجب اثبات هذا العقد بسند ايجار يوضع فى صيغة عرفية محرر من أصلين وتتضمن بيانات معينة ، جاء ذكرها فى النص المشار اليه ، وقد سبق أن عرضنا لها ، عند الكلام عن مشارطة الايجار الزمنية (٢) •

---

(١) تشورلى وجايلز ص ٩٧ •

(٢) أنظر ما تقدم رقم ٢٤١ •

ونلاحظ أن اغفال أحد هذه البيانات لا يترتب عليه جزاء ما ، اذ أنها لا تتعلق بالنظام العام • من ذلك مثلا أن العمل قد جرى على عدم ذكر اسم الربان فى مشارطة الايجار ، كما أنه اذا لم يتفق على تحديد مكان وزمان الشحن والتفريغ فانه يحدد عادة وفقا لعرف الميناء الذى يتم فيه أيهما •

ويلاحظ أنه وان جاز لطرفى العقد أن يدرجا ما شاء لهما من شروط فى سند الايجار ، الا أن العمل قد جرى على استعمال نموذج مطبوع لمشارطة الايجار بالرحلة Standard form ويكون لطرفى العقد أن يدخلا عليه ما يروق لهما من تعديلات • ومن أهم النماذج التى يعرفها العمل لمشارطات الايجار بالرحلة ، النموذج المعروف فى انجلترا باسم «Gencon» والذى اعتمدته لجنة الوثائق بغرفة الملاحة البريطانية The documentary committee of the chamber of shipping. [1] •

ويتضمن هذا الشكل ، شرطا بمقتضاه ، يعرض أى نزاع ينشأ عن الايجار على هيئة تحكيم ، فاذا خالف أحد الطرفين هذا الشرط ، حق للآخر الدفع بعدم قبول الدعوى •

٢٤٨ — التزامات الطرفين : تترتب على تأجير السفينة بالرحلة ، بعض التزامات ، على عاتق كل من المؤجر والمستأجر ، منها ما يتعلق بالسفينة ومنها ما يتعلق بالبضاعة •

٢٤٩ — الالتزامات المتعلقة بالسفينة : يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة محل الايجار ، تحت تصرف المستأجر ، فى الزمان والمكان المتفق

---

(١) باين فى نقل البضائع بحرا ، الطبعة السابعة للاستاذ ايفامى ، لندن ١٩٦٣ ص ١٠ •

عليهما فى العقد • ولا تحتسب رحلة السفينة الى الميناء الذى يلتزم فيه المؤجر بتقديم السفينة الى المستأجر ، ضمن الرحلة موضوع العقد • ويلتزم المؤجر بتقـديم السفينة صـالحة للملاحة seaworthy ، أى صالحة للقيام بالرحلة أو الرحلات المتفق عليها • ويقصد بصلاحية السفينة للملاحة ، خلوها من العيوب التى تعوقها عن مواجهة أخطـار البحر العادية ، وتزويدها بالوسائل اللازمة لحفظ البضاعة المنقولة •

ويجب ثبوت صلاحية السفينة للملاحة قبل بدء الرحلة ، أما مايترتب على عدم صلاحية السفينة للملاحة أثناء الرحلة ، فانه لا يخل بأداء المؤجر لالتزامه بتقديم السفينة صالحة للملاحة ، لانه يكون قـد وفى التزامه المذكور بثبوت هذه الصلاحية قبل بدء السفر ، ولذا لا يسأل المؤجر عن الضرر الذى يلحق المستأجر بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة أثناء السفر ، الا حتى كان ناتجا عن اخلال المؤجر بالتزام آخر، أو كان ناشئا عن سبب من الاسباب التى تؤدى الى مسئوليته [١] • كما لا يسأل المؤجر عن عدم صلاحية السفينة للملاحة ، بسبب وجـود عيب خفى بها ، لم يكن من المستطاع كشفه بفحص يقوم به مجهـز حريص [٢] •

ويقـع على عاتق المؤجر الالتزام بتجهيز السفينة بما يلزمها من مواد ومؤن وبحارة [٣] • ولمـا كان المؤجر يحتفظ فى هذه الصور لايجار

---

(١) لمـا كان القانون الانجليزى يفرق بين الشرط condition والضمان warranty ، فان التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة ، يعتبر من شروط الايجار التى يترتب على الاخلال بها حق المستاجر فى فسخ العقد ، ويتحول هذا الشرط فى اثناء الرحلة الى ضمان لا يجيز للمستاجر سـوى الحق فى التعويض عما يلحقه من ضرر بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة

(٢) استئناف باريس فى ١٩ يونيو سنة ١٩٥٩ .D.M.F ١٩٦٠ — ٨٦ •

(٣) تقرر هذا الالتزام الذى تفرضه طبيعة العقد ، المـادة ١٦٩ من مشروع القانون البحرى المصرى •

السفينة ، بالادارة البحرية والتجارية للسفينة ، فانه يلتزم باتمام الرحلة خـلال مدة معقولة • ومع ذلك قد يتفق على منـح المستأجر الادارة التجارية للسفينة ، فى الاحوال التى يقع فيهـا الايجار على السفينة بأكملهـا •

ويلاحظ أن استئجار كامل السـفينة لا يشمل الغـرف والاماكن المخصصة للربان والبحارة (المـادة ١٧٩ / ١ بحرى) •

وعلى السفينة أن تسلك أثناء الرحلة ، الطريق المعتاد proper route فاذا لم يكن هذا الطريق محددا فى مشارطة الايجار ، فان المقصود هنا ، الطريق الذى تسلكه السفينة عادة الى ميناء الوصول • فلا يجوز للـربان أن ينحـرف بالسـفينة عن خـط السـير المحـدد لهـا deviation ، ولو قصـد من ذلك اختصـار الرحلة والعمـل على وصول البضاعة فى مدة أقصر من المدة المعتادة • اذ قد يؤدى الانحراف الى تعرض السفينة أو البضاعة للخطر •

ويسأل المجهز عمـا يترتب من أضرار على انحراف الربان عن خط السير المعتاد • ومع ذلك قد يكون لانحراف الربان ما يبرره ، كمـا لو اضطر الى الرسو فى أحد الموانىء التى لا تدخل فى خط السير المعتاد ، بقصد اصـلاح خلل طارىء بالسفينة ، أومحاولة تفادى خطر يهـدد السفينة أو البضاعة خلال الطريق المعتاد كوجود جبـل من الجليد أو لسوء الاحوال الجوية •

كذلك يكون للانحـراف ما يبرره ، اذا كان المقصود هو انقـاذ أو محاولة انقاذ روح بشرية تتعرض للهلاك فى البحر[1] •

---

(١) بابن ، المرجع السابق ص ١٧ •

ولا يجوز للمستأجر أن يؤجر السفينة من الباطن أو يتنازل عن الحقوق الناشئة عن عقد الايجار الا اذا كان العقد يجيز له ذلك ، ويسأل المستأجر عن الاضرار التى تصيب السفينة بفعله أو بفعل تابعيه •

٢٥٠ — الالتزامات المتعلقة بالبضاعة : يلتزم المستأجر بدفع الاجرة المتفق عليها الى المؤجر (١) ، وتقضى المادة ١٨٧ من التقنين البحرى بأنه اذا أوقفت السفينة أثناء الرحلة ، بأمر احدى الدول أو بحادث لايد للربان أو المؤجر فيه ، ظلت العقود نافذة ، ولا يستحق تعويض أو زيادة فى الاجرة المتفق عليها • كما تقضى المادة ١٨٨ بأنه اذا تعذر على السفينة التوجه الى الميناء المقصود بسبب قوة قاهرة طرأت بعد سفرها فلا يلتزم المستأجر الا بأجرة الذهاب من الرحلة ولو كان ايجاره معقود للذهاب والاياب (٢) •

ويلاحظ أنه قد يحصل الربان على سلفات معجلة من المستأجر قبل بدء الرحلة ، على أن تخصم هذه السلفات من أصل الاجرة المستحقة على السفينة ، فاذا لم تسلم البضائع الى المرسل اليه ، وكان عدم التسليم يرجع الى خطأ من المؤجر أو تابعيه ، فان الاجرة لا تستحق فى هذه الحالة ، وعلى ذلك يلتزم الربان باعادة السلفات المعجلة كاملة الى المستأجر ، وانما يجوز للربان أن يحتفظ بهذه السلفات كاملة ، اذا دفع عنها قسط التأمين لمستأجر السفينة (المادة ١٨٥) •

---

(١) تقرر المادة ١٩٦ من التقنين البحرى لمؤجر السفينة امتيازا على البضائع المشحونة على السفينة ، ضمانا لاستيفاء الاجرة وسنعرض لهذا الامتياز عند دراسة عقد نقل البضائع •

(٢) يعبر النص عن المستاجر بالواسق ، ولكن يفهم من سياق النص أن المقصود هو المستأجر •

ويلتزم المستأجر بأن يقوم بشحن البضائع فى الميعاد المتفق عليه فى مشارطة الايجار ، فاذا لم يحدد هذا الميعاد ، فيجب أن يتم الشحن فى المدة التى يحددها عرف الميناء الذى يتم فيه الشحن وتبدأ هـذه المدة من اليوم الذى يتم فيه اعلام المستأجر باستعداد السفينة لتقبـل البضائع (المـادة ١٩١) • فاذا لم يتم الشحن فى الميعاد المذكور ، كان من حق المؤجر المطالبة بالتعويض وفقا لاحكام المواد من ١٩١ الى ١٩٤ من التقنين البحرى والتى سندرسها عند الكلام عن عقد النقل البحرى•

ومتى كانت السفينة مؤجرة بأكملها أو بقسم معين منها ، فليس للربان أن ينقل فى السفينة أو فى القسم المؤجر منها أية بضاعة أخرى ، الا باذن من مستأجرها • واذا أخل الربان بهذا الالتزام عادت الاجرة عن البضائع المنقولة بدون حق ، الى المستأجر ، ويمكنه أيضا أن يطالب بالتعويض فى هذه الحالة • ويلاحظ أنه فى حالة تأجير السفينة كاملة فانه على الرغم من عدم شمول الايجار للغرف والاماكن المخصصة للربان والبحـارة ، فلا يجوز لهؤلاء أن يحملوا فى هذه الاماكن أية بضـاعة الا برضاء المستأجر • (المـادة ١٧٩) •

ومتى اضطر الربان الى استعمال بعض البضائع الخاصة بالمستأجر أو بيعها فى أثناء السفر ، لاجل حاجات السفينة ، فان الفقرة الاولى من المادة ١٨١ تقضى بأن يلتزم مؤجر السفينة بأن يؤدى الى المستأجـر ثمنا تخصم منه المصاريف [١] • ويحسب هذا الثمن على أساس قيمـة البضائع فى الميناء المرسلة اليه متى بلغته السفينة سالمة ، والا يحسب

(١) جاء فى النص المشار اليه فى المتن فى خصوص المصـاريف عبارة « المصاريف المحتفظ بها » وهذا التعبير لا يمكن فهمه ، الا اذا كان المقصود « المصاريف المدونة فى وثائق محتفظ بها » حتى يمكن أن يحتج بها على المستأجر ويمكن خصمها من ثمن البضـائع .

الثمن على أساس الثمن الفعلى لبيع هذه البضائع • ثم تقرر الفقــرة الثانية من المــادة ١٨١ أنه « لمؤجر السفينة حق حبس الاجرة عن كل البضائع الملزم بأداء قيمتها » • وهذا النص بوضعه السابق ، غير مفهوم على الاطلاق ، وينطوى على تناقض بين ، اذ كيف يمنح المؤجــر حقــا بسبب التزام فى ذمته ؟ ! ثم كيف يتصور أن يكون للمؤجر الحــق فى حبس الاجرة ، ويعد أداؤها التزاما من التزامات المستأجر ؟ • فالطبيعى أن يقال أن من حق المستأجر حبس الاجرة عن البضــائع التى يلتزم المؤجر بأداء قيمتها ، نتيجة لاستعمالها أو لبيعها فى أثناء الرحلة لاجل حاجات السفينة •

ويلتزم المستأجر بأن يقوم بشحن البضاعة المتفق عليها فى عقد الايجار فلا يجوز أن يشحن بضاعة من نوع آخر ، ويحق للربان أن يرفض مثل هذه البضاعة [1] • ولا يجوز للمستأجر أن يشحن على السفينة بضاعة خطرة ، ولو وافق الربان على شحن هذه البضاعة • فاذا فعل المستأجر ذلك كان مسئولا عن تعويض الاضرار التى ترتب على ذلك • ومع ذلك قد يجيز العقد للمستأجر بنص صريح أن يشحن هذه البضائع، بشرط اخطار الربان بطبيعة البضاعة [2] • والمقصود من هذا الاخطار ، أن يعلم الربان بطبيعة البضاعة ، حتى يتخذ احتيــاطاته منع الضرر بالسفينة أو بالبضائع الاخرى • وعلى أية حال فان المستأجر مسئول عما يقع للسفينة أو للبضائع المشحونة فيها من أضرار ناشئة عن فعله أو عن عيب فى بضائعه [3] •

---

(١) شوفو رقم ٦٩٣ •

(٢) باين ص ١٩ •

(٣) تضمنت المــادة ١٧٢ من مشروع القانون البحرى المصرى هذا الحكم •

ويلتزم المؤجر برص البضاعة ، والمحافظة عليها ونقلها ، حتى يتم تسليمها الى المرسل اليه ، وفقا للقواعد التى سندرسها بالتفصيل عند الكلام عن عقد نقل البضائع . ويكون مؤجر السفينة مسئولا ، عن كل ما يلحق البضائع من هلاك وضرر ، طول مدة بقائها فى عهدته ، ما لم يثبت القوة القاهرة (المـادة ١٨٠ بحرى) .

ويلاحظ أنه اذا اتفق على منح المستأجر الادارة التجارية للسفينة، فانه يكون من حقه أن يبرم عقود النقل مع الغير ، وتكون أجرة النقل حقا خالصا له وذلك فى دفع الايجار على السفينة بأكملها .

الفصل الثاني

عقد النقل البحري

٢٥١ — تمهيد وتقسيم : يعتبر النقل البحري من أهم العمليات التي تؤديها السفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية ، وتؤدي بذلك وظيفة اقتصادية حيوية سواء على النطاق الدولي أو الداخلي ، اذ ييسر تبادل السلع والخبرات بين بقاع العالم المختلفة • وقد يكون محل النقل البحري ، نقل البضائع أو نقل الاشخاص •

ونعالج في هذا الفصل عقد نقل البضائع في فرع أول ، ثم نتكلم عن عقد نقل الاشخاص في فرع ثان •

الفرع الأول

عقد نقل البضائع

٢٥٢ — النصوص : تكلم التقنين البحري الليبي عن عقد نقل البضائع وايجار السفينة بالسفرة في المواد من ١٧٧ الى ٢٢١ • وذلك في الفصل الثالث من الباب السادس ، وقد قسم الموضوع الى ثمان نقاط على الترتيب الاتي :

أحكام عامة ، التزامات المستأجر والواسق (الشاحن) ، مهل انتظار السفينة ، فسخ عقد ايجار السفينة والنقل ، امتياز مؤجر السفينة والناقل ، صيغة عقود ايجار السفينة والنقل البحري (سند

الايجار ووثيقة الشحن) ، التزامات الناقل وشروط التبرئة من المسئولية، التقـــادم .

ويلاحظ أن الاحكام الخاصة بوثيقة الشحن والتزامات النـــاقل ومسئوليته ، قد أخذت عن أحكام المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ، والمبرمة فى بروكسل فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ .

٢٥٣ – تعريف عقد نقل البضائع : تعرف الفقرة الثانية من المادة ١٧٧ من التقنين البحرى ، عقد نقل البضائع بأنه « عقد يتعهد الناقل بمقتضاه لقاء أجرة بأن يوصل الى مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر فى كل مدة السفر أو فى بعضها » .

ويبين من هذا أن محل عقد نقل البضائع ، هو التزام الناقل بايصال البضاعة المشحونة الى ميناء معين ، سواء استغرق النقل الرحلة البحرية كلها ، أو جزءا منها وذلك متى كان النقل بين ميناءين يدخلان فى خط السير المحدد للسفينة ولكن لا تنتهى رحلة السفينة بوصول البضـــاعة الى الميناء المرسلة اليه .

ونلاحظ أن المـــادة ٢/١٧٧ تنص على أن محل عقد نقل البضائع، قد يتعلق بنقل بضاعة أو أمتعة والمقصود من ذلك أن تسرى أحكام عقد نقل البضائع ، على نقل أمتعة الركاب التى تكون فى حراسة النـــاقل . أما الامتعة التى يحتفظ المسافر بحراستها فلا تخضع لاحكام العقـــد المذكور ، وذلك وفقا لمـا تقرره صراحـــة المـــادة ٢٢٤ من التقنين البحـــرى [1] .

---

(١) انظر ما سيأتى لا حقا فى عقد نقل الاشخاص .

٢٥٤ – تقسيم : نقسم هذا النوع الى مباحث أربعة ، يتعلق الاول بسند الشحن ، وندرس فى الثانى تنفيذ عقد نقل البضائع ، ونخصص الثالث لاجرة النقل ، أما الرابع فنخصصه لدراسة مسئولية النـــاقل البجرى •

المبحث الاول

ســـند الشحن

٢٥٥ – تعريفه : رأينا فيما تقدم ، أن مشارطة الايجار تصـــدر عندما يتعلق الامر بتأجير سفينة كاملة أو جزء كبير منها • أما اذا أراد الشاحن أن ينقل قدرا من البضاعة ، يتمثل فى طرد أو عدة طرود من ميناء الى آخر ، فانه يلجأ عندئذ الى سفينة تخصص للنقل المنتظم وتمر على الميناء الذى يرغب فى ارسال بضاعته اليه • وتبحر السفن التى تسير على خطـــوط منتظمة وتســـمى Liners ، وفقا لمواعيد محددة ولخط سير معين ، ويتم الاعلان عن هذه المواعيد وخط سير السفينة مقدما ، قبل تمام الرحلة • وقد يلجأ الشاحن الى نوع من السفن تعرف باســـم الســـفن الجـــوابة Tramps وهى سفن لا تسير على خطوط منتظمة، كما لا تبحر وفقا لمواعيد محددة مقدما ، وانما تجوب الموانىء بحثا عن بضاعة تقوم بنقلها ، وقد تقوم من ميناء الى آخر ثم تعود الى نفس الميناء الذى قامت منه لتتلقى بضاعة من هذا الميناء • ويتم النقل فى هذه الاحوال بعقد يبرم بين الناقل والشاحن يتمثل فى وثيقة تعرف باســـم سند الشحن أو وثيقة الشحن كما يسميها التقنين البحرى الليبى [1] • وقد تتضمن هذه الوثيقة عقد النقل ذاته ، أو تكون مجرد وثيقـــة لاثباته •

---

(1) Bill of lading, connaissement

ويصدر سند الشحن عادة بعد أن يتم شحن البضاعة على السفينة، لاثبات واقعة الشحن ذاتها [1] .

٢٥٦ – وظيفة سند الشحن : تقضى المادة ١٩٨ من التقنين البحرى بأن يبرم عقد النقل البحرى بورقة مكتوبة تسمى « وثيقة الشحن » . وقد يفهم من هذا النص أن كتابة عقد نقل البضائع ، شرط لانعقاده على أن هذا غير صحيح ، فيعتبر هذا العقد من العقود الرضائية، ولكنه لا يثبت الا بالكتابة ، خلافا للقاعدة العامة فى اثبات التصرفات التجارية والتى تقرر مبدأ حرية الاثبات فى المسائل التجارية [2] . كما تقضى المادة ٢٠٠ بأن وثيقة الشحن هى سند بالبضائع الموسوقة (المشحونة) يعطيه الربان ويحرره من ثلاث نسخ على الاقل ، نسخة للواسق (الشاحن) وثانية للمرسل اليه وثالثة للربان .

ويبين من النصين السابقين أن سند الشحن كما يعد وثيقة لاثبات عقد نقل البضائع ، فانه أداة لاثبات عملية شحن البضاعة . والواقع أن سند الشحن لم ينشأ أصلا ليكون أداة لاثبات عقد النقل ، وانما لاثبات عملية شحن البضاعة ، ولذلك يحرر هذا السند فى جميع الاحوال بعد شحن البضاعة على السفينة ، حتى فى الفروض التى يتم فيها التعاقد بين صاحب البضاعة والمجهز بمقتضى مشارطة ايجار ، اذ يعد بمثابة ايصال من الناقل باتمام شحن البضاعة على سفينته [3] . على أن وظيفة سند الشحن تطورت فيما بعد ليصبح أداة لاثبات عقد النقل ، فى الاحوال التى لا يتم فيها التعاقد بموجب مشارطة ايجار .

---

(١) تشورلى وجايلز ص ١٠٠ .
(٢) نقض مصرى فى ١١ يناير سنة ١٩٦٦ ، مجموعة أحكام النقض السنة ١٧ ص ٧١ .
(٣) ستراتون المرجع السابق مادة ٣ .

ولما كان سند الشحن يدل كما ذكرنا ، على اتمام عملية شحن البضاعة، وهو بذلك يعتبر تعهدا من الناقل بأنه يجوز ــ بواسطة الربان ــ البضاعة المذكورة فى سنة الشحن لحساب من يحمل هذا السند،فان حيازة سند الشحن أصبحت تعنى فى نفس الوقت ، حيازة البضاعة الوارد بيانها فيه .

ومن جماع ما تقدم يتضح أن سند الشحن يؤدى فى العمل وظائف ثلاث [1] :

(أ) يعتبر أداة لاثبات عملية شحن البضاعة ، ويتضمن بيانا بمقدار البضاعة المشحونة ، وحالتها عند وضعها على ظهر السفينة .

(ب) يعتبر وسيلة لاثبات عقد النقل ، ولا يقوم مقامه فى الاثبات سوى الاقرار أو اليمين .

(جـ) يمثل سند الشحن ملكية البضاعة ، اذا استقر العرف التجارى على أن سند الشحن يمثل البضاعة ويعتبر وثيقة ملكيتها document of title [2] . ومن ثم فان نقل ملكية هذا السند الى شخص معين يؤدى الى نقل ملكية البضاعة والحق فى تسلمها فى ميناء الوصول الى هذا الاخير ، اذ لا يمكن تسليم البضاعة الا لمن يتقدم الى الربان بسند الشحن . ولما كان سند الشحن اذن هو الدليل على حق حائزها فى التصرف فى البضاعة الى الغير ، فان العمليات القانونية التى تقع على

---

(١) يرى شوفو أن لسند الشحن وظيفة رابعة الى جانب الوظائف الواردة فى المتن ، فهو وثيقة تمكن سلطات الجمرك من رقابة البضاعة المصدرة أو المستوردة . انظر مؤلفه رقم ٧٢٧ .

(٢) بابن المرجع السابق ص ٣٥ ، وانظر ايضا ص ٤٢ حيث يقول . أن حيازة سند الشحن تساوى فى نظر القانون حيازة البضاعة ذاتها . وانظر فى نفس المعنى شوفو رقم ٧٢٦ .

البضاعة المشحونة ، يكفى فيها ، تحويل سند الشحن الى الغير أو تقديمه الى الدائن المرتهن للبضاعة • وقد قيل أن السبب الظاهر الذى أدى الى تخصيص سند الشحن بهذه الميزة ، أى تمثيل ملكية البضاعة، أنه عندما تكون البضائع فى عرض البحر ، لا يوجد خيار لدى المشترى، وليس له الا أن يعتمد على صدق السند الذى يمثل البضاعة [1] •

٢٥٧ — طرفا سند الشحن : تقضى المـادة ١١٥ من التقنين البحرى بأنه على الربان أن يسلم ... البضائع التى يتسلمها • ويثبت استلامه اياها بوثيقة الشحن أو بأية وثيقة أخرى تقوم مقامها • كما تقضى المـادة ٢٠٠ بأن وثيقة الشحن هى سند بالبضاعة المشحونة يعطيه الربان ويوقعه ، ويحرره من ثلاث نسخ احداها للشاحن والثانية للمرسل اليه والثالثة للربان • ومع ذلك فقد جرى العمل على تحرير نسختين فقط من سند الشحن احداهما للربان والاخرى للشاحن يرسلها الى المرسل اليه ، ليتسلم البضاعة بمقتضاها [2] •

ويبين مما تقدم أن سند الشحن يحرر أصلا بين الشاحن والربان، كدليل على استلام الاخير للبضاعة المشحونة ولذا يحرر بعد اتمام عملية الشحن • بيد أنه يلاحظ أن تحرير الربان لسند الشحن وتوقيعه عليه ، لا يعنى أنه الطرف الاصيل فى عقد النقل ، اذ يبرم العقد بين المجهز (الناقل) والشاحن ، وليس توقيع الربان على سند الشحن سوى اقرار منه بحيازة البضاعة ، وهو يوقع على السند نيابة عن المجهز •

---

(١) انظر بحثا لزميلنا الدكتور محمد عبد الخالق عمر بعنوان « التطور التاريخى لحماية مكتسب المنقول حسن النية » دراسة مقارنة مجلة القانون والاقتصاد السنة ٣٨ ص ٦٤٣ رقم ٥٥ من البحث •

(٢) واخذلك قنن مشروع القانون البحرى المصرى ما يجرى عليه العمل وذلك فى المـادة ١٨٨ منه •

وعلى ذلك لا يرتبط الربان مباشرة بالشاحن اذ لا تقوم بينهما أدنى علاقة قانونية أو تعاقدية ، وانما يقوم الربان بتنفيذ عقد النقل بصفته تابعا للمجهز وممثلا له [1] .

أما المرسل اليه ، فانه متى كان شخصا غير الشاحن أو وكيله ، فلا يعتبر طرفا فى سند الشحن ، اذ يعد قانونا من الغير بالنسبة الى هذا السند ، ولا يغير من هـذا النظر ما جاء فى المـادة ٢٠٠ من أن يمنح للمرسل اليه نسخة من سند الشحن ، اذ رأينا أن الشاحن هو الذى يتولى ارسال هذه النسخة الى المرسـل اليه ليتسلم البضاعة بمقتضاها، ومن ناحية أخرى فانه يؤكد هذا الرأى أن المـادة ٢٠٠ لم تتطلب ذكر اسم المرسل اليه ضمن البيانات التى أوجبت ذكرها فى سند الشحن [2] .

وعلى ذلك يعتبر الناقل والشاحن هما فى الواقع ، طرفى سـند الشحن .

٢٥٨ — شكل سند الشحن : تقضى الفقرة الاولى من المـادة ٢٠٤ من التقنين البحرى بأن تكون وثيقة الشحن اسمية أو لامر أو لحاملها .

---

(١) انظر سابقا رقم ١٧٩ .

(٢) وعلى العكس من ذلك جرى قضـاء محكمة النقض المصرية بأن المرسل اليه يعتبر طرفا ذا شأن فى سند الشحن ، انظر نقض مصرى فى ١٧ يونيو سنة ١٩٦٥ مجموعة النقض السنة ١٦ ص ٧٧٨ وحكما آخر فى نفس التاريخ نفس المجموعة ص ٧٨٧ ونقض فى ٢٥ فبراير سنة ١٩٦٥ ص ٢٢٠ من نفس المجموعة . وانظر تعليقنا على الاحكام السابقة بعنوان « مركز المرسل اليه فى سند الشحن » مجلة القانون والاقتصاد السنة ٣٧ العدد الاول ص ٦٧ . وانظر حكما حديثا فى نفس المعنى لمحكمة النقض المصرية بتاريخ ٧ فبراير سنة ١٩٦٧ مجموعة النقض السنة ١٨ ص ٣٠٠ ومشار اليه فى مؤلف الدكتور على البارودى . بينما قضت نفس المحكمة باعتبار المرسل اليه من الغير عند التعرض لحجية سند الشحن فى الاثبات وذلك بتاريخ ٢٢ مارس سنة ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ ص ٦٢٧ ؛ وانظر مؤلفنا فى القانون البحرى المصرى رقم ٣٢٦ ثم رقم ٣٣٠ .

أولا : سند الشحن الاسمى : وهو السند الذى يصدر باسم شخص معين ، ولا يتخذ سند الشحن هذا الشكل عادة ، الا متى كان الشاحن والمرسل اليه شخصا واحدا • وتقضى الفقرة الثانية من المادة ٢٠٤ بأن الوثيقة الاسمية غير قابلة للتداول وليس للربان أن يسلم البضاعة الا للشخص المسماة عليه الوثيقة • ويعنى ذلك أن سند الشحن الاسمى لا يقبل التداول بالطرق التجارية ، ولكن هذا لا يمنع من نقل الحق الثابت فى السند باتباع اجراءات حوالة الحق المدينة المنصوص عليها فى المادة ٢٩٢ من التقنين المدنى ، فيلزم اذن اعلان المدين (الناقل أو الربان نيابة عنه) أو قبوله للحوالة حتى تنفذ فى مواجهته وفى مواجهة الغير •

ثانيا : سند الشحن لأمر : ويصدر لامر الشاحن أو المرسل اليه ، وتقضى الفقرة الثالثة من المادة ٢٠٤ بأن الوثيقة لامر قابلة للتداول بتدوير مؤرخ • وليس للربان أن يسلم البضاعة الا لحامل الوثيقة المدورة ولو على بياض • ومعنى ذلك أن سند الشحن لامر يتم تداوله بطريق التدوير (التظهير) ، ويكفى فى القانون الليبى لترتيب هذا الاثر ، مجرد توقيع الشاحن على ظهر السند ، لان التدوير على بياض فى القانون الليبى جائز وينقل الحق الثابت فى السند الى الحامل (المادتان ٣٠٣ و٣٠٤ من التقنين التجارى الليبى [1]) • ويترتب على تدوير سند الشحن بقصد نقل الملكية ، تطهير الدفوع التى قد تكون للناقل فى مواجهة الشاحن ، فلا يستطيع التمسك بهذه الدفوع قبل حامل

---

(١) بينما ترى محكمة النقض المصرية انه يجب توافر بيانات التظهير التام الناقل للملكية والمنصوص عليها فى المادة ١٣٤ تجارى مصرى ، انظر حكمها بتاريخ ٢٣ مايو سنة ١٩٦٣ مجموعة النقض السنة ١٤ ص ٧٣٦ ونقدنا لهذا الحكم فى مؤلفنا المشار اليه آنفا رقم ٣٢٧ ، وانظر على البارودى رقم ١٢٧ فى تأييد هذا القضاء •

سند الشحن ، الا اذا ثبت أن الحامل يتصرف بالوكالة عن الشاحن . ولا يشمل ضمان المدور الا وجود البضاعة وصحة عقد النقل ما لم يكن متضامنا (المـادة ٢٠٥) .

ثالثا : سند الشحن لحامله : ولا يصدر باسم أو لامر شخص معين ، وانما يذكر فيه أنه لحامله وعندئذ يندمج الحق فى الصك ، ويعتبر حامل سند الشحن ، صاحب الحق فى تسلم البضـاعة ، وتنتقل ملكية هذا السند بمجرد التسليم . وتؤكد الفقرة الرابعة من المـادة ٢٠٤ هذا المعنى عندما قضت بأن الوثيقة لحاملها قابلة للتداول بمجرد تسليمها وعلى الربان أن يسلم البضاعة لاى شخص يتقدم ومعه وثيقة الشحن هذه . ويعتبر هذا النوع من سندات الشحن نادرا فى العمل .

٢٥٩ ـ بيانات سند الشحن : نصت المادة ٢٠ من التقنين البحرى على البيانات التى يجب أن تدرج فى سند الشحن وهى :

١ ـ اسم المتعاقدين : مجهز السفينة والمستأجر ، والمقصود هنا اسم الناقل والشاحن والتعبير عن الشاحن أو الواسق كما يسميه التقنين البحرى الليبى أحيانا ، بالمستأجر ، تعبير غير شامل لان الشاحن قد يكون مستأجرا ، وقد يكون مجرد شاحن للبضاعة ، عندما يرتبط مع المجهز بعقد نقل بل ان هذه الصفة الاخيرة هى التى تميز عقد نقـل البضائع عن عقد ايجار السفينة لان سند الشحن فى الحالة الاخيرة يصدر لمجرد اثبات واقعة الشحن ، أما فى حالة عقد النقل فانه يعد أيضا أداة لازمة لاثبات عقد النقل .

٢ ـ تحديد البضائع الموسوقة (المشحونة) بنوعها ووزنها وحجمها وعلاماتها . ومع ذلك يجيز العمل فى بعض الدول ، أن يذكر الناقل فى سند الشحن بعض تحفظات تتعلق بالبيانات الواردة فيه والتى تعيـد

البضاعة [1] ، اذ لا يكون فى وسع الناقل التحقق من صدق هذه البيانات، ويترتب على هذه التحفظات أن الاوصاف الواردة فى سند الشحن بشأن البضاعة لا تعبر عن الحالة الحقيقية التى سلمت بها البضاعة الى الناقل، وعلى من يتمسك بهذه الاوصاف ، أن يثبت أن الناقل تسلم البضاعة وهى متمتعة بهذه الاوصاف ويجيز القضاء فى بعض الدول هذه التحفظات ويحكم بصحتها [2] ، بشرط ألا يستفيد الناقل منها الا متى كان سبب تلف البضاعة يتعلق بهذا التحفظ والا كان مسئولا عن تعويض التلف [3] . وتبطل معاهدة بروكسل المبرمة سنة ١٩٢٤ بخصوص سندات الشحن ، هذه التحفظات وقد أخضعنها التقنين البحرى الليبى نفس الحكم ، على ما سنرى حالا .

٣ ـ اسم السفينة وجنسيتها ، وقد جرى العرف على عدم أهمية هذا البيان ، ويعطى الناقل فى سند الشحن الحق فى شحن البضاعة على أية سفينة يختارها تكون ذاهبة الى الميناء المقصود ، ويسمى السند فى هذه الحالة « السند برسم الشحن أو لاجل الشحن » [4] اذ لا يصدر السند فى هذا الغرض بعد اتمام عملية الشحن والا تم تعيين السفينة فيه ، وانما قبل اتمام الشحن ، ولذا يمكن للشاحن أن يرسل السند الى المرسل اليه فى هذه الحالة ، قبل شحن البضاعة ، على أن المادة ٢٠٢/٤ تقضى بأنه تعطى للشاحن بعد شحن بضاعته وثيقة شحن رسمية بدلا

---

(١) ويعبر عن هـذه التحفظات فى وثائق الشحن الانجليزية بعبارة : «Weight, quantity, measure, contents, condition and value ranknown.

او «Said to be»

(٢) فى مصر استئناف مختلط فى ٩ يناير ١٩٢٤ .Bull السنة ٣٦ ص ١٣٢ ونقض فى ٢٢ مارس سنة ١٩٦٦ ومشار اليه فيما تقدم .

(٣) استئناف اكس فى ٢٠ ديسمبر سنة ١٩٦٠ D.:M:F: ١٩٦١ ـ ٣٤٦ ونقض فرنسى فى ٧ يناير ١٩٦١ D.M.F. ١٩٦٦ ٢٦٧ .

(٤) Bill of lading for shipment.

من الوثيقـــة التى أعطيت له قبل الشـــحن وذلك بناء على طلبه وتثبت الوثيقة استلام الناقل للبضاعة ٠

٤ — شروط النقل من أجرة السفينة ومحل السفر والمكان المقصود ،

٥ — تاريخ تسليم الوثيقة ،

٦ — عدد النسخ التى نظمها (أصدرها) الربان ،

٧ — توقيع الربان والواسق (الشاحن) ٠ وقد جرى العمل على الاكتفاء بذكر اســـم الناقل [1] ، مع توقيع أحد وكلاء النـــاقل البريين (كأمين السفينة) على السند ٠ بيد أنه لا شأن للأخير بدعوى المسئولية التى ترفع ضد الناقل [2] ٠

٢٦٠ — حكم التحفظات فى القانون الليبى : رأينا أن بعض الدول تجيز للناقل أن يضمن سند الشحن بعض تحفظات تتعلق بأوصاف البضاعة الثابتة فى السند ، ولما كانت هذه التحفظات تؤدى الى اضعاف الثقـــة فى السند ، مما يعوق تداوله ، حيث لا يطمئن من ينتقل اليه الحق الثابت فى السند الى أنه سيتسلم البضاعة بأوصافها الواردة فيه لأن الناقل يمكنه الاحتجاج عليه بهذه التحفظات ، فقد عرف العمل فى هذه الدول ما يسمى بسند الشحن النظيف Clean bill of lading ، حيث يتفق الشاحن مع الناقل على أن يصدر سند شحن خاليا من التحفظات ليسهل تداوله ، مقابل أن يصدر الشاحن للناقل ورقة تسمى بخطاب الضمان letter of indemnity يذكر فيه التحفظات التى كان الناقل يرغب فى أن يضمنها سند الشحن ، حتى يتفادى رجوع الشاحن عليه بمقتضى سند الشحن

---

(١) شوفو رقم ٧٣١ ٠

(٢) محكمة السين التجارية فى ١٨ نوفمبر سنة ١٩٦٠ D.M.F. ١٩٦١ — ٣٦٩ ٠

النظيف عند وجود عجز أو تلف فى البضاعة • ويعتبر خطاب الضمان حجة بين طرفيه فقط ، فلا يجوز الاحتجاج به على حامل سند الشحن ، الذى يكون من حقه أن يطالب الناقل بتسليمه البضاعة بحسب أوصافها الواردة فى السند ، ثم يرجع الناقل على الشاحن بموجب خطاب الضمان •

وقد نصت المادة ٢٠٢ من التقنين البحرى الليبى فى فقرتيها الاولى والثانية على أن تذكر علامات الطرود وعددها وكمية البضائع ونوعها ووزنها بناء على البيانات الكتابية التى يقدمها الشاحن قبل الشحن ، ويجب أن تكون العلامات كافية لفرز البضائع وأن توضع بطريقة تيسر قراءتها حتى نهاية السفر • ويبين من ذلك أن الشاحن ملزم بتقديم اقرار كتابى الى الناقل ، يتضمن بيانات صحيحة عن البضائع المطلوب شحنها ، وتقضى المادة ٢٠٣ من التقنين البحرى بأنه اذا كانت بيانات الشاحن عن علامات البضائع أو عددها أو كميتها أو نوعها أو وزنها مخالفة للحقيقة ، عد مسئولا تجاه الناقل عن كل الأضرار الناتجة عن بياناته ، الا أنه لا يجوز للناقل أن يدفع بهذه البيانات تجاه أى شخص غير الشاحن • اى أن الناقل لا يسأل فى مواجهة الشاحن عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضاعة اذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة فى اقراره الذى يقدمه الى الناقل ، ولكن يظل الناقل مسئولا قبل المرسل اليه أو أى شخص غير الشاحن • ثم يرجع الناقل على الشاحن فى هذه الحالة •

ويبين مما تقدم ، أن الناقل يلتزم بتسليم سند شحن الى الشاحن ، يتضمن جميع البيانات التى تؤدى الى تعيين البضاعة تعيينا دقيقا • فلا يجوز للناقل أن يدرج فى سند الشحن شروطا تتعلق بجهله بالوزن أو المقدار أو حالة البضاعة وشكلها الظاهر • أى لا يجوز للناقل ادراج

أية تحفظات تتعلق بالبضاعة فى سند الشحن ، ومع ذلك أجازت الفقرة الثالثة من المـــادة ٢٠٢ للناقل أن يدرج مثل هذه التحفظات فى حالتين :

الأولى : اذا كان لديه أسباب وجيهة للشك فى صحة بيانات الشاحن عن البضاعة المسلمة اليه .

الثانية : اذا لم تتوافر لدى الناقل الوسائل الكافية للتحقق من صحة هذه البيانات . وعلى الناقل أن يبين فى السند ، الأسباب التى دعته الى الشك فى بيانات الشاحن أو اثبات عدم كفاية وسائل التحقق من صحة هذه البيانات ، فان عجز عن هذا الاثبات، تعين عدم التعويل على مايدرجه من تحفظات فى هذا الشأن [١] . ولا يستطيع الناقل فى هاتين الحالتين الا أن يدرج تحفظات تتعلق بعلامات البضاعة أو وزنها أو مقـــدارها ، دون ما يتعلق بحالة البضاعة وشكلها الظاهر لان الناقل فى وسعه دائما وفى جميع الأحوال أن يتحقق من الحالة الظاهرة للبضاعة . ويترتب على حق الناقل فى ادراج تحفظات فى سند الشحن فى الحالتين المشار اليهما آنفا ، أن يقع على عاتق الشاحن أو المتسلم للبضاعة اثبات أى نقص أو تغيير فى البضاعة .

ونخلص مما تقدم الى أن التحفظات لا تجوز كقاعدة عامة فى القانون الليبى ، الا فى الحالتين المشار اليهما فى الفقرة الثالثة من المادة ٢٠٢ . ومن ثم فان خطابات الضمان لا تكون صحيحة فى ظل القانون الليبى لأنها تتضمن التحفظات التى يريد الناقل ادراجها فى سند الشحن . وهذه الأحكام جميعا نقلها المشرع الليبى عن المعاهدة الدولية لسندات الشحن [٢] .

---

(١) نقض مصرى فى ١١ فبراير سنة ١٩٦٠ مجموعة النقض لسنة ١١ ص ١٣٧ ، ويتعلق الحكم بتطبيق أحكام المعاهدة الدولية لسندات الشحن .

(٢) ومع ذلك حكمت محكمة النقض المصرية أن خطاب الضمـــان يعتبر صحيحا حتى فى ظل معاهدة سندات الشحن لأنه يتضمنه مجرد دحض قرينة =

٢٦١ – حجية سند الشحن فى الاثبات : تقضى المـادة ٢٠١ من التقنين البحرى بأن كل نسخة من نسخ وثيقة الشحن خلت من البيانات المذكورة فى المادة ٢٠٠ لا تكون لها قوة مبدأ الاثبات بالكتابة •

ونرى أن هذا النص يجب أن يفسر على أساس أن سند الشحن يعد حجة بين الناقل والشاحن متى تضمن البيانات الواردة فى المـادة ٢٠٠ ، ولا يجوز اثبات عكس هذه البيانات من جانب أى طرف منهما الا بالكتابة أو ما يقوم مقامها ، فاذا خلا السند من أى بيان من البيانات القانونية ، كان بمثابة مبدأ ثبوت بالكتابة فيما بين طرفيه بحيث يجوز تكملة الدليل المستمر منه بأداة أخرى • أما بالنسبة الى الغير كالمرسل اليه ، فان السند وان اعتبر حجة عليهم ، فانه يجوز للغير أن يثبت عكس الثابت به بجميع طرق الاثبات • وان جاز للغير أن يعتبر السند حجة مطلقة فى الاثبات لصالحه فى مواجهة أطرافه ، فليس للنـاقل أن يثبت عكس ما تضمنه فى مواجهته [1] •

ولـما كانت سندات الشحن تصدر عادة من جانب الناقل فى شكل نماذج مطبوعة مقدما ، فانه من الجائز أن يتفق الطرفان على اضافة شروط جديدة الى السند أو على تعـديل بعض الشروط الواردة فيه • ويثور التساؤل فى هذه الحالة عن الحكم عند تعارض الشروط الخطية

= الاثبات المستمدة من سند الشحن وما دام لم يتضمن شرطا باعفاء الناقل من المسئولية (وهو شرط باطل كما سنرى لاحقا) . نقض فى ٢٢ مارس سنة ١٩٦٦ السنة ١٧ ص ٦٢٧ . وهذا الحكم منتقد لانه يخالف صريح نصوص المعاهدة من بطلان التحفظات الواردة فى سند الشحن واعتبارها فى حكم شروط الاعفاء من المسئولية وما خطاب الضمان الا وثيقة تحتوى على هذه التحفظات . أنظر تعليقنا على الحكم المذكور بعنوان « خطابات الضمان وفقا لمعاهدة سندات الشحن » مجلة القانون والاقتصاد السنة ٣٨ ص ٣٧٥ .

(١) نقض مصرى فى ١٤ ديسمبر ١٩٦٥ مجموعة النقض السنة ١٦ ص ١٢٤٩ .

التى تضاف الى السند مع الشروط المطبوعة . وقد أجابت المادة ٢١٠ من التقنين البحرى على هذا التساؤل عندما نصت على أن « ترجح بوجه عام الشروط الخطية على الشروط المطبوعة » .

٢٦٢ — اختلاف نسخ سند الشحن : رأينا أن القانون يفرض تحرير ثلاث نسخ أصلية من سند الشحن ، وان كان العمل يجرى على الاكتفاء بتحرير نسختين فقط يحمل احداهما الربان ، ويتسلم الشاحن الأخرى ليرسلها الى المرسل اليه . وتبين المادة ٢٠٦ الحكم عند اختلاف نسخ سند الشحن المتعلقة بنفس البضاعة فتقرر أنه « اذا وقع تباين بين وثيقة الشحن المتضمنة توقيع الشاحن والوثائق المتضمنة توقيع الربان اعتمدت كل نسخة أصلية تجاه موقعها » أى أنه يجوز للربان أن يحتج قبل الشاحن بالنسخة الموجودة تحت يده والتى وقعها الشاحن ، كما يجوز للشاحن أو المرسل اليه أن يحتج قبل الربان بالنسخة التى يحملها متى كانت موقعة من الربان . وقد حكم بأن سند الشحن يعتبر حجة على الشاحن ، متى ثبت قبوله القانونى للسند ولو لم يكن قد وقع عليه وكذلك متى كان السند محررا بخط الشاحن دون أن يوقعه ، اذ يعنى هذا قبول الشاحن الضمنى للشروط الواردة فيه [1] . أما اذا كا بيد كل من الطرفين نسخة محررة وموقع عليها من الآخر ووجد اختلاف بينهما ، تعين طرح النسختين والبحث عن وسيلة أخرى للاثبات [2] .

٢٦٣ — العلاقة بين مشارطة الايجار وسند الشحن : ذكرنا فيما تقدم أن سند الشحن باعتباره أداة تثبت واقعة شحن البضاعة ذاتها ، قد يصدر حتى فى الأحوال التى تحرر فيها مشارطة ايجار بين المجهز

---

(١) استئناف مختلط فى ١٤ مارس ١٩٢٣ Bull. السنة ٣٥ ص ٢٩٦ .
(٢) مصطفى طه الوجيز رقم ٢٩٦ .

وصاحب البضاعة ، كما رأينا أن لمستأجر السفينة الحق فى شحن بضاعة الغير ويكون من حقه الحصول على أجرة نقل هذه البضاعة [1] • ويثور التساؤل فى هذا المجال عن الحل الذى يجب اتباعه اذا اختلفت الشروط الواردة فى مشارطة الايجار عن تلك الواردة فى سند لشحن • وتنص المـادة ٢٠٧ من التقنين البحرى على الحل الذى يجب اتباعه فىهذهالحالة بقولها « اذا وجد تباين بين سند ايجار السفينة ووثيقة الشحن ، اعتمدت شروط سند الايجار فى علاقات المؤجر مع المستأجر • أما فى علاقة المستأجر مع الشاحن فتعتمد وثيقة الشحن وحدها ما لم ينص صراحة على اعتماد سند الايجار » •

ومعنى ذلك أنه يجب أن نفرق بين فرضين :

الأول : فى العلاقة بين المجهز ومستأجر السفينة : فان العقد الذى يحكمها قد أفرغ فى مشارطة الايجار ، ولا يعتبر سند الشحن فى هذه الحالة ، سوى وثيقة تثبت اتمام عملية الشحن لذلك فانه يعول على الشروط الواردة فى المشارطة اذ لا يجوز أن يضيف سند الشحن أو يعدل من تلك الشروط الا اذا تضمن نصا صريحا بذلك [2] • لان سند الشحن يحرر عادة بعد تحرير مشارطة الايجار [3] •

الثانى : فى العلاقة بين مستأجر السفينة (متى كان ناقلا) والشاحن : فان سند الشحن هو الذى يحكمها ، اذ أن الشاحن أجنبى تماما عن عقد الأيجار الذى يربط مالك السفينة بالمستأجر • ومع ذلك قد يتضمن سند الشحن الاحالة الى الشروط الواردة فى مشارطة الايجار ، ويجب

---

(١) أنظر ما تقدم أرقام ٢٣٦ و ٢٥٠ و ٢٥٦ •
(٢) باين ص ٣٥ وما يليها •
(٣) شوفو رقم ٧٢٩ وريبير جـ ٢ رقم ١٤٤٨ •

عندئذ اعمال هذه الشروط وبقدر الاحالة التى يتضمنها السند ، فان كانت احالة شاملة ، وجب تطبيق كل شروط المشارطة ، وان كانت احالة جزئية وجب تطبيق ما يحيل اليه السند من شروط واردة فى المشارطة . وانما يلاحظ أنه لا يعتد بالاحالة الواردة فى سند الشحن الى شروط مشارطة الايجار ، الا فيما لم يرد به نص خاص فى سند الشحن [1] .

ولما كانت حقوق المرسل اليه تتحدد بسند الشحن ، لذلك فانه لا يحتج عليه الا بهذا السند دون مشارطة الايجار ، الا متى تضمن السند احالة الى المشارطة وعلم المرسل اليه بهذه الاحالة ، أو كان يجب عليه أن يعلم بها وقت أن تلقى سند الشحن [2] .

المبحث الثانى

تنفيذ عقد نقل البضائع

٢٦٤ — تمهيد : تقتضى دراسة عقد نقل البضائع ، أن نتتبع العمليات التى تقع على البضاعة ، منذ شحنها على ظهر السفينة ، حتى يتم تسليمها الى المرسل اليه ، وتحقق هذه الدراسة فى الوقت ذاته ، بيان التزامات طرفى العقد .

---

(١) نقض مصري فى ١٧ يونيو ١٩٦٥ مجموعة النقض السنة ١٦ ص ٧٨٠ ، وتقول المحكمة فى هذا الحكم : انه متى كان شرط التحكيم الوارد فى مشارطة الايجار قد نص على عرض النزاع على هيئة تحكيم بنيويورك وكان شرط التحكيم الذى احال عليه سند الشحن قد نص على ان يكون مقر التحكيم فى لندن ، فان هذا الشرط هو الذى يجب اعماله دون الشرط الوارد فى مشارطة الايجار .

(٢) على جمال الدين رقم ٣٢٤ . وانظر ايضا حكم النقض الصادر فى ١٩٦٥/٦/١٧ والمشار اليه فيما تقدم .

المطلب الأول

الشـــحن

٢٦٥ – الالتزام بالشحن : يقصد بالشحن ، تلك العملية المادية التى تتضمن وضع البضاعة على ظهر السفينة • ويتم الشحن بواســطة آلات خاصة تختلف بحسب طبيعة البضاعة ، كالروافع والانابيب وقد يستعان بالصنادل ، متى كانت السفينة راسية بعيدة عن رصيف الميناء •

يقع الالتزام بالشحن عادة على عاتق الشاحن ، ومع ذلك قد يتفق على الزام الناقل به • والغالب أن ينص عقد النقل على بيان الملتزم بعملية الشحن • فاذا لم يحدد العقد بيان الملزم بالشحن ، فاننا نرى أن يلتزم به الناقل لأنه يدخل ضمن التزامه برص البضاعة • وتقضى المادة ١٧٨ من التقنين البحرى بأنه على السفينة أن تكون مجهزة لنقل البضائع فى الوقت المعين وفى مكان الشحن المتفق عليه أو العادى ، وعلى الربان أن يأخذ البضائع على نفقة مجهز السفينة من تحت الروافع • وعلى ذلك فان الناقل متى كان هو الملزم بشحن البضاعة على ظهر السفينة فان الشاحن يلتزم بوضع البضاعة على رصيف الميناء تحت الروافع لتكون تحت تصرف الربان ، أو بنقلها الى السفينة فى الصنادل متى كانت السفينة تقف بعيدة عن رصيف الميناء •

أما اذا نص عقد النقل على الزام الشاحن بعملية الشـــحن ، فان الناقل يلتزم بارسال السفينة الى الميناء المتفق على اتمام الشحن فيه وأن يعلن الشاحن بذلك ، كما قد يتضمن عقد النقل نصا يلزم بمقتضاه الشاحن بمصاريف الشحن ولو كان الناقل هو الملزم أصلا بالشحن • وعلى أية حال ، سواء قام الناقل أو الشاحن بهذه العملية ، فانه كثيرا ما يعهد

بها الى أشخاص متخصصين فيها ، وهم مقاولوا الشحن الذين يستخدمون عمال الموانىء Dockers فى القيام بهذه المهمة .

ولا يجوز أن يقع الشحن الا على البضاعة المتفق عليها فاذا وجد الربان فى السفينة بضاعة غير مصرح بها طبقت أحكام المادة ١٧٣ (١) . كما لا يجوز أن تشحن على السفينة بضائع ملتهبة أو متفجرة أو خطرة على السفينة أو حمولتها أو الأشخاص الموجودين عليها ، فاذا تبين أن الناقل أو وكيله ما كانا ليرضيا بشحن البضاعة لو علما بخطورتها ، فللناقل أن يفرغها من السفينة أو يتلفها أو يزيل خطرها فى أى وقت ومكان ، دون أن يترتب على ذلك أى حق فى التعويض للشاحن ، بشرط تحرير محضر بذلك بحضور شاهدين . ويسأل الشاحن عن الأضرار والمصاريف التى قد تنتج عن نقل هذه البضائع . أما اذا كان الناقل على علم بنوع هذه البضائع عندما قبل نقلها فى السفينة ، فليس له أن ينزلها منها ولا أن يتلفها أو يزيل خطرها ما لم تكن سببا لتعريض السفينة أو الأشخاص أو المحمولات للخطر . وفى هذه الحالة لا يلزم الناقل بأى تعويض الا عن الخسائر البحرية المشتركة متى توافرت شروطها (٢) . (المادة ٢١٧ بحرى) .

٢٦٦ — ميعاد الشحن : يقصد به الفترة التى ينص عقد النقل على وجوب اتمام الشحن فيها ، وتسمى باللغة الانجليزية lay days . والأصل أن تحدد مشارطة الايجار أو سند الشحن هذه الفترة فاذا لم يتفق على تحديدها ، وجب اتباع عرف الميناء الذى يتم فيه الشحن (المادة ١٩١) . وقد يتفق المتعاقدان على احتساب ميعاد الشحن على أساس قدر من البضاعة يجب أن يتم شحنه يوميا ، كالاتفاق مثلا على

---

(١) انظر سابقا رقم ٢٣٩ .
(٢) انظر ما سيأتى فى القسم الرابع عن الخسائر البحرية المشتركة .

وجوب شحن ٢٠٠ طن فى اليوم ، وعندئذ يقدر ميعاد الشحن على أساس كمية البضائع المتفق على نقلها على السفينة •

ويطلق التقنين البحرى الليبى على ميعاد الشحن اسم « أيام السقائف » ، ويعرفها فى المادة ١٩١ بأنها « مهلة انتظار السفينة فى الوسق والتفريغ » • والأصل أن يبدأ ميعاد الشحن بحسب النص المذكور ، من اليوم التالى لاعلام المستأجر أو الشاحن باستعداد السفينة لتقبل البضاعة ، الا اذا حدد الاتفاق ميعاد آخر لبداية الشحن • فاذا لم يحدد الاتفاق مثل هذا الميعاد وجب اتباع عرف الميناء الذى يتم فيه الشحن ، فان لم يوجد مثل هذا العرف فيتبع فى بداية سريان ميعاد الشحن ، التحديد القانونى المشار اليه فيما تقدم [1] •

وتحتسب أيام الشحن على أساس اليوم الكامل ، وتقضى الفقرة الأخيرة من المادة ١٩١ بأنه لا يدخل فى حساب مهلة الانتظار الا أيام العمل • وعلى ذلك يخرج من هذا الميعاد أيام العطلات الرسمية • كما يخرج منه أيضا ، الأيام التى يستحيل فيها الشحن لسوء الاحوال الجوية مثلا ، أو لصدور أمر من السلطات العامة بوقف الشحن ، أو اذا توقف الشحن بسبب اضراب عمال الموانىء ، وقد نصت المادة ١٩٣ على هذا الحكم عندما قضت بأن تنقطع مهلة الانتظار عند وجود حائل مادى يتعذر معه الوسق أو التفريغ •

---

(١) يبدأ هذا الميعاد فى القانون الانجليزى ، من الوقت الذى تعتبر فيه السفينة arrived ship وتعتبر السفينة كذلك متى وصلت الى الميناء أو الى احد الاحواض ، واتخذ الشاحن مكانا ليقوم فيه بالشحن ، وعلى الشاحن أن يختار هذا المكان خلال مدة معقولة من وقت وصول السنينة . انظر تشورلى وجايلز ص ١٣٤ وما يليها •

٣٦٧ — **مقابل التأخير** : اذا لم يتم الشاحن باتمام عملية الشحن فى الميعاد المتفق عليه ، أو الذى يقضى به عرف الميناء ، فانه تسرى مهلة انتظار لاحقة من تاريخ انتهاء المهلة الأصلية ، فان لم تحدد هذه المهلة اتفاقا ، بدأت المهلة اللاحقة عادة مساوية للمهلة الاصلية .

ويلتزم الشاحن بأن يؤدى خلال المهلة اللاحقة مبلغا للناقل عن كل يوم من أيام التأخير فى الشحن ويسمى هـذا المبلغ بمقابل التأخير Demurrage, surestaries ويحتسب مقـابل التـأخير على أسـاس مبلغ معين عن كل طن من حمولة السفينة ، ويحدد العقد هذا المقابل عادة .

وعلى الشاحن أن ينجز الشحن خلال المهلة اللاحقة ، ومن المقرر قانونا أنه يدخل فى عداد أيام المهلة اللاحقة كل أيام العمل وأيام العطلات، عكس المهلة الأصلية ، كما أن القوة القاهرة لا تقطع سريان مهلة الانتظار اللاحقة (المادتان ١٩٢ و ١٩٣) . ويعبر عن هذه القاعدة بأنه « متى كان مقابل التأخير مستحقا ، فلا شىء يحول دون استحقاقه «Once on demurrage always on demurrage» والسبب فى ذلك أن الشاحن هو المتسبب فى تأخير الشحن ، حتى حلول أيام الأجازات الرسمية أو الأيام التى يستحيل فيها الشحن بسبب قوة قاهرة تمنع الشحن ، وكان فى مكنة السفينة أن تبحر قبل ذلك ، لو أن الشحن تم فى الميعاد الأول [1] .

فاذا لم يتم الشحن خلال المهلة اللاحقة ، فان الشاحن يلتزم بدفع تعويض عن كل يوم اضـافى بعد انتهاء المهلة اللاحقة ، ويكون هـذا التعويض مساويا لقدر المبلغ اللازم عن كل يوم من أيام المهلة اللاحقة وتصف هذا القدر (المـادة ١٩٢/٣) .

---

(١) تشورلى وجايلز ص ١٣٨ .

والحكمة من تقرير مقابل التأخير واضحة ، اذ يترتب على عـــدم اتمام الشحن فى الميعاد المحدد تعطيل استغلال السفينة ، وكان بوسع الناقل أن يحصل على أجرة نقل بضاعة أخرى فى هذه الفترة .

وقد اختلف الرأى حول طبيعة مقابل التأخير ، فذهب البعض الىأنه يعتبر من قبيل التعويض [1] . بينما يذهب البعض الآخر الى أنه أجرة اضافية ، ويسرى على مقابل التأخير عندئذ ما يسرى على أجرة النقل من أحكام [2] ، سواء تعلق الأمر بمقابل تأخير المهلة اللاحقة أو بالتعويض اللازم عن الأيام الاضافية . وقد أخذ التقنين البحرى الليبى بهذا الرأى الأخير فى المـــادة ١٩٤ والتى تنص على أن « يعتبر تعويض المهلة اللاحقة والتعويض اللازم عن الايام الاضافية ، أجرة اضافية »[3] . ويؤكدهذا النظر أن مقابل التأخير يستحق بمجرد الاتفاق عليه ، ولو لم يترتب على عدم اتمام الشحن فى الميعـــاد أى ضرر بالناقل . ومن أهم النتائج التى تترتب على اعتبار مقابل التأخير أجرة اضافية أن الامتياز المقرر للاجرة فى المـــادة ١٩٦ يشمل هذا المقابل ، كما يسقط بالتقادم السنوى المقرر فى المـــادة ٢٢١ . كما تدخل ضمن محل تحديد مسئولية المجهز وفقا لنص المـــادة ٩٧ بحرى [4] .

٢٦٨ — مكافاة الاسراع : ومن ناحية أخرى ، فانه متى أتم الشاحن عملية الشحن قبل انتهاء مهلة الانتظار ، استحق مكافأة عن كل يوم يوفره

---

(١) ريبير حـ ٢ ١٥٥٤ ومصطفى طه اصول رقم ٤٣٦ والوجيز رقم ٣١٢
(٢) ليون كان ورينو حـ ٥ رقم ٧٩٦ وشوفو رقم ٧١١ ومؤلفنا فى القانون البحرى المصرى رقم ٣٣٦ وانظر ايضا استئناف مختلط فى ٥ مارس سنة ١٩٤١ Bull. السنة ٥٣ ص ١٢٦ ونقض فرنسى فى ٢٣ فبراير سنة ١٩٤٨ سيرى — ١٩٤٨ — ١ — ١٤٠ .
(٣) ويأخذ مشروع القانون البحرى المصرى بنفس الحكم فى المـــادة ١٦٥
(٤) انظر سابقا رقم ١٥٩ .

من الأيام المحددة لاتمام الشحن ، وتسمى هذه المكافأة بمكافأة الاسراع dispatch money ، وسبب استحقاق هذه المكافأة ، أن الشاحن يمكن الناقل من استغلال السفينة ، بنقل بضاعة أخرى فى الأيام التى يوفرها من ميعاد الشحن وتخصم مكافأة الاسراع عادة من أجرة النقل ، ولذلك تمثل المكافأة جزءا من الأجرة [1] .

المطلب الثانى

الـــرص

٢٦٩ — الالتزام بالرص : عملية رص البضاعة هى العمليـــة التالية لشحنها ، وتتم بوضع البضاعة فى المكان المخصص لها فى السفينة وترتيبها فى عنابر السفينة أو على سطحها — فى الأحوال التى يجوز فيها ذلك — بطريقة تجنبها خطر الهلاك أو التلف ، وتحافظ على السفينة وحمولتها .

ويقع الالتزام بالرص على عاتق الناقل ، حيث يقوم الربان بهـــذه العملية نيابة عنه . وتعتبر عملية رص البضاعة ، عملية فنية دقيقة، اذ لابد أن تتم بطريقة تتفق مع طبيعة البضاعة ودون أن تؤثر على سلامة البضائع الأخرى [2] ، ولذا يجرى العمل على أن يعهد بهذه العملية الى مقاولين متخصصين فيها ، دون أن يؤثر ذلك على مسئولية الناقل عن أخطاء هؤلاء المقاولين فى مواجهة الشاحنين . ومن ناحية أخرى ، فان لرص البضاعة جانبا ملاحيا يتعلق بتوازن السفينة ، اذ قد يؤدى الرص المعيب للبضاعة الى اختلال توازن السفينة مما يعرضها للخطر ، ولهذا فان الرص لابد أن يتم تحت اشراف الربان للتحقق من سلامة توازن السفينة ، وعلى ذلك

---

(١) نقض مصرى فى ١٧ يونيو ١٩٦٥ سابق الاشارة اليه .
(٢) استئناف باريس فى ١٨ ديسمبر ١٩٦٤ D.M.F. — ١٩٦٦ — ٨١ .

فان الخطأ فى الرص كمـا قد يكون خطأ تجاريا ، فانه قد يشـكل خطأ ملاحيـا [1] .

٢٧٠ – الرص على سطح السفينة : لم يبين التقنين البحرى ، طريقة تنفيذ الناقل لالتزامه بالرص ، ولذا يتبع فى هذا الخصوص ، ما استقر عليه العرف التجارى . ولعل النص الوحيد فى هذا الشأن هو نص المـادة ١٢٣ الذى يمنع على الربان ، رص البضاعة على سطح السفينة الأعلى ، حيث يعرض ذلك البضاعة لخطر ، ولذلك يسأل الناقل عما يصيب البضاعة من ضرر ، متى تم رصها على سطح السفينة ، ولو كان الضرر ناشئا عن قوة قاهرة ، اذ أن مجرد رص البضاعة على سطح السفينة يعتبر خطأ فى ذاته .

ومع ذلك يجوز رص البضاعة على سطح السفينة الأعلى ، فى حالات ثلاث نصت عليها المـادة ١٢٣ وهى :

١ ـ رضاء الشاحن بذلك ، على أن يثبت هذا الرضاء كتابة فى سند الشحن الذى يوقعه الشاحن . ويقوم الاقرار أو اليمين مقام الكتابة . ولا يلتزم الناقل بابلاغ الشاحن ، أن شحن البضاعة سيتم على سطح السفينة ، متى تضمن سند الشحن نصا ، يخول الناقل من قبل الشاحن ، بالشحن على سطح السفينة [2] .

٢ ـ اذا وجدت عادة بحرية بالنسبة للبضاعة محل النقل ، تجيز رص البضاعة على سطح السفينة ، كما هو الحال بالنسبة لنقل الأخشاب كبيرة الحجم [3] .

---

(١) محكمة Nantes التجارية فى ١٨ ديسمبر ١٩٦١ .D.M.F ـ ١٩٦٣ ـ ٢٥
(٢) نقض فرنسى فى ١٦ ديسمبر ١٩٦٥ .D.M.F ـ ١٩٦٦ ـ ٢٦٩ .
(٣) تشورلى وجايلز ص ١٤٤ .

٣ — اذا تعلق الأمر بملاحة ساحلية قريبة أى بين مينائين قريبين ، لأن الملاحة الساحلية القريبة لا تتضمن فى العـادة نفس المخاطر التى تتعرض لها الملاحة لأعالى البحار .

وفى هذه الاحوال لا يسأل الناقل عما يلحق البضاعة من تلف أو هلاك بسبب خطر من الأخطار التى تعفى الناقل من المسئولية ، كالقوة القاهرة أو العيب الذاتى للبضاعة ، ولكن يسأل بداهة اذا نشأ الضرر بسبب خطئه أو خطأ تابعيه .

ويعتبر فى حكم السطح الأعلى للسفينة deck ، كل مكان مسقوف على السطح ، كغرفة البحارة أو ما يماثلها ، اذا كان معـدا أو صالحا لشحن البضائع (المـادة ٢/١٢٣).

المطلب الثـالث

النقـل

٢٧١ — الالتزام بالنقل : يلتزم الناقل ، بنقل البضاعة من ميناء القيام الى ميناء الوصول ، فى الميعاد المتفق عليه أو فى الميعاد المعقول . ويتضمن التزام الناقل فى هذا الخصوص ، التزامه بضمان صـلاحية السفينة الناقلة للملاحة والتزامه بالعناية بالبضاعة ، وباتباع خط السير المتفق عليه أو خط السير المعتاد .

٢٧٢ — ضمان صلاحية السفينة للملاحة والعناية بالبضاعة : تقضى المـادة ٢١٢ من التقنين البحرى بأن الناقل ملزم قبل بدء السفر بأن يعد السفينة اعدادا حسنا لتكون صالحة للملاحة ، وبأن يجهزها ويزودها بالمهمات والرجال والمؤن المناسبة ، وبأن ينظف ويهىء العنابر والغرف الباردة والمبردة وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع .

ويبين من هذا النص أن على الناقل التزاما بضمان صلاحية السفينة للملاحة ، ويقوم هذا الالتزام قبل بدء السفر ، فاذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء الرحلة ، فان الناقل لا يسأل عن ذلك ، ما لم يكن عدم صلاحية السفينة أثناء الرحلة راجعا الى عدم صلاحيتها قبل أو عند بدء الرحلة ويقع على عاتق الناقل عبء اثبات صلاحية السفينة للملاحة قبل بدء الرحلة •

كما يلتزم الناقل بالعناية بالبضاعة أثناء النقل ، اذ يسأل وفقا للفقرة الاولى من المادة ٢١٣ عن كل ما يلحق البضاعة من هلاك أو تلف أو أضرار • ويعد هذا الالتزام ، التزاما بتحقيق نتيجة [1] • اذ يجب وصول البضاعة سالمة ، الا اذا أثبت الناقل أن الضرر الذى لحق البضاعة يرجع الى سبب يعفيه من المسئولية قانونا •

٢٧٣ — خط السير المعتاد : يلتزم الناقل باتباع خط السير المتفق عليه فى عقد النقل ، عند القيام برحلة نقل البضاعة ، فاذا لم يتضمن العقد ، تحديد خط السير ، وجب اتباع خط السير المعتاد Proper route. وقد استقر الرأى على أن المقصود بخط السير المعتاد ، الموانىء التى تقع بين ميناء القيام وميناء الوصول والتى تقف بها السفن عادة ، ولا يقصد به الطريق الاقصر جغرافيا [2] •

ولا يجوز للربان الانحراف بالسفينة عن خط السير المحدد لها ،

---

(١) عبد الرحمن سليم فى رسالة له بعنوان « شروط الاعفاء من المسئولية طبقا لمعاهدة سندات الشحن » الاسكندرية سنة ١٩٥٦ ص ١٦٩ . وقد قررت المادة ١٨٠ من التقنين البحرى الليبى نفس الالتزام عندما قضت بأن مؤجر السفينة مسئول عن كل ما يلحق بالبضائع من هلاك وضرر طول مدة بقائها فى عهدته ما لم يثبت القوة القاهرة .

(٢) على جمال الدين رقم ٣٤٣ •

ولو كان ذلك بقصد اختصار الرحلة ليتم نقل البضاعة فى مدة أقصر من المدة المعتادة ، اذ قد يؤدى الانحراف الى تعرض السفينة أو البضاعة للخطر ، كما لو مرت السفينة على ميناء معين غير داخل فى خط سيرها ، فصودرت البضاعة المرسلة الى ميناء الوصول ، لقيام حرب بين دولة الميناء الذى تمت فيه المصادرة ودولة ميناء الوصول • أو قد يحدث أن تتعرض السفينة لعاصفة شديدة تلحق أضرارا بالبضاعة ، ما كانت لتقع لو لم ينحرف الربان عن خط السير المحدد للسفينة • ولا يجوز فى هذه الحالات ، التعلل بالقوة القاهرة لتفادى المسئولية •

ولكن لا يسأل الناقل عن نتائج الانحراف ، الذى يكون له ما يبرره، كمحاولة تفادى الربان لخطر ما فى الطريق المعتاد ، أو خروجه عن هذا الطريق لانقاذ روح بشرية تتعرض للهلاك • كذلك قد يتضمن عقد النقل شرطا يمنح الربان ، حرية الانحراف عن خط السير المعتاد ، لاغراض معينة ينص عليها هذا الشرط ، الذى يعرف بشرط الانحراف Deviation Clause [1] •

٢٧٤ — نقل البضاعة على سفينة أخرى : المفروض أن يتم نقل البضاعة على السفينة التى شحنت عليها من ميناء القيام ، اذ أن تغيير السفينة أثناء الرحلة يزيد من فرص تعرض البضاعة للتلف [2] •

ومع ذلك قد يضطر الربان لظروف معينة ، الى تغيير السفينة ، كما لو أصبحت السفينة التى تم الشحن عليها ، غير صالحة للملاحة أثناء الرحلة ، بحيث لا يمكنها اتمام الرحلة • فاذا ثبت أنه من الممكن اصلاح

---

(١) تشورلى وجايلز ص ١٧٤ •
(٢) شوفو رقم ٧٠٦ •

السفينة ، فلا يجوز للشاحن التمسك بتغيير السفينة متى قام الربان بمحاولة اصلاحها [1] •

كذلك قد يحتفظ عقد النقل بحق الناقل فى تغيير السفينة أثناء النقل • ولا صعوبة فى هذه الحالة متى كانت السفينة الثانية تابعة لنفس الناقل ، اذ يظل عقد النقل ساريا بنفس الشروط • أما اذا كانت السفينة الثانية تابعة لناقل آخر ، ففى الامر تفصيل سنعرض له فى البند التالى •

ويحق للشاحن فى حالة تعطل السفينة لقوة قاهرة طرأت أثناء الرحلة ، وفى أثناء توقف السفينة ، أن تفرغ له بضاعته على نفقته بشرط أن يعيد شحنها ، أو يلتزم بمصاريف الشحن متى قام به الربان (المادة ١٨٧/٢) •

٢٧٥ — النقل المتعاقب : رأينا أنه متى كان من حق الناقل تغيير السفينة أثناء الرحلة فان الامر لا يثير صعوبة خاصة متى كانت السفينة الثانية تابعة لنفس الناقل •

الا أنه يلاحظ أن الموانىء المختلفة لدول العالم لا تقع جميعها دائما ضمن الخطوط المنتظمة لناقل واحد ، الامر الذى قد يدعو الى تعاقب أكثر من ناقل ، بالنسبة لعملية نقل البضاعة من ميناء القيام الى ميناء الوصول •

وقد تتم عملية النقل المتعاقب على أساس صورة من الصور الآتية:

أولا : قد يتعاقد الشاحن مع شخص يسمى « وسيط العبور transitaire » **الذى يتواجد فى ميناء متوسط ، أى يقع بين ميناء**

---

(١) استئناف مختلط فى ٢٧ ديسمبر ١٩٠٥ .Bull السنة ١٨ ص ٥٤ •

القيام وميناء الوصول ، على أن يتولى هذا الشخص التعاقد لحساب الشاحن وباسمه مع الناقل الثانى ، ويعتبر عقد العبور فى هذه الحالة مجرد وكالة عادية .

ثانيا : قد يتفق الشاحن منذ البداية مع وسيط العبور ، على أن يتعهد الاخير بتولى عملية ابرام عقود النقل المتتابعة مع الناقلين لحساب الشاحن دون حاجة لاستعمال اسم الشاحن فى هذه الحالة .

ويعتبر العقد المبرم بين الشاحن ووسيط العبور فى هذه الحالة عقد وكالة بالعمولة للنقل [1] .

ثالثا : قد يتعاقد الشاحن مباشرة مع عدد من الناقلين المختلفين ، بحيث يتولى كل واحد منهم ، مرحلة معينة من مراحل نقل البضاعة من ميناء القيام الى ميناء الوصول . وفى هذه الحالة نكون أمام أكثر من عقد نقل ، يعد كل منهم مستقلا عن الاخر تماما من حيث العمليات التى ترد على البضاعة ومن حيث التزامات كل ناقل ومسئوليته فى مواجهة الشاحن .

رابعا : قد يتعاقد الشاحن مع ناقل واحد على نقل البضاعة من ميناء الى ميناء آخر ، مع منح هذا الناقل حرية اعادة شحن البضاعة على سفينة أخرى أثناء رحلة تابعة لناقل آخر ، ويتولى الناقل الأول بنفسه فى هذه الحالة التعاقد مع الناقلين المتعاقبين . ويصدر الناقل الأول سند شحن الى الشاحن ، يتعهد فيه بنقل البضاعة من ميناء القيام الى ميناء الوصول ويسمى سند الشحن فى هذا الغرض بسند الشحن المباشر [2] . ولا يظهر فى هذا السند اسم السفينة الناقلة اذ يتم النقل

---

(١) ريبير ﺣ ٢ رقم ٢٠٢٧ .

(٢) ويسمى بالفرنسية connaissement direct وبالانجليزية The through bill of lading

بواسطة عدة سفن لا يعرف اسمها عند التعاقد ، كما لا يتضمن هذا السند بيان تاريخ الشحن [1] .

ويعبر سند الشحن المباشر عن عقد مركب ، اذ يتضمن عقد نقل بالنسبة للمرحلة التى يقوم فيها الناقل الأول بالنقل على سفينة مملوكة له ، ويعد وكالة بالعمولة للنقل عن المراحل التى يقوم فيها الناقلون الآخرون بنقل البضاعة ، وهو عقد واحد لأن الناقل الأول يلتزم بايصال البضاعة الى ميناء الوصول .

ويكون الناقل الأول هو المسئول مباشرة فى مواجهة الشاحن عن أفعال الناقلين المتعاقبين ، على أن يتولى بنفسه الرجوع على الناقل الذى وقع الضرر بسبب خطئه ، فى المرحلة التى تولى النقل فيها [2] .

وقد تضمنت المادة ٢٠٨ من التقنين البحرى الليبى أحكام سند الشحن المباشر ، عندما قضت بأن :

« وثيقة الشحن المباشرة ، وهى التى يسلمها ناقل أول يتعهد بارسال البضاعة الى المكان المقصود على دفعات متتابعة ، تلزم صاحبها حتى نهاية الرحلة بكل الالتزامات الناجمة عنها . فهو ملزم خاصة بضمان أفعال الناقلين المتعاقبين الذين يتسلمون البضاعة . ولا يسأل كل من هؤلاء الا عما يحدث فى رحلته الخاصة من ضياع وخسارة وتأخير » .

ويبين من هذا النص أن الناقل الأول يظل مسئولا عن أفعال الناقلين المتعاقبين حتى نهاية الرحلة وبوصول البضاعة الى المكان المقصود . أما

---

(١) ريبير من رقم ٢٠١٥ الى ٢٠١٧ .
(٢) ريبير حـ ٢ رقم ٢٠٢١ .

مسئولية كل ناقل تعاقب على نقل البضاعة فهى تقتصر على ما يحدث فى رحلته الخاصة من ضرر ، وذلك فى مواجهة الناقل الأول .

الا أن العمل قد جرى على أن يقوم الناقل بادراج شرط فى سند الشحن المباشر ، بمقتضاه لا يكون مسئولا عن أفعال الناقلين المتعاقبين . ويحكم القضاء فى فرنسا بصحة هذا الشرط[1] .

ونرى أن هذا الشرط غير جائز ، فى ظل التقنين البحرى الليبى ، لأن نص المـادة ٢٠٨ واضح فى الزام الناقل الأول فى مواجهة الشاحن بضمان أفعال الناقلين المتعاقبين ، دون أن تمنحه الحق فى التخلص من هذا الضمان .

٢٧٦ — وصول البضاعة : ينتهى نقل البضاعة بوصولهـا الى الميناء المتفق عليه ، ويسمى ميناء الوصول ، فاذا تعذر على السفينـة التوجه الى هذا الميناء بسبب الحصار أو أية قوة قاهرة أخرى ، أطلقت يد الربان فى العمل على ما فيه منفعة للشاحن ما لم يكن مزودا بتعليمات خاصة لمواجهة مثل هذه الحالة (المـادة ١٨٩) .

وتصدر هذه التعليمات اما من المجهز أو من الشاحن . وقد يتضمن عقد النقل لمواجهة مثل هذه الظروف ، شرطا بمقتضـاه يجوز للربان الرسـو فى ميـناء آخر قريب يمكن أن تصل اليه السفينة فى أمان as near as she may safely get

وقد يتفق فى عقد النقل على منح الشاحن ، الخيار فى نقل البضاعة الى أحد ميناءين ، ويتوجه الربان بالبضاعة الى الميناء الذى يحـدده

---

(١) ريبير المرجع السابق رقم ٢٠١٩ . ويعتبر كل ناقل فى هذه الحالة مسئولا ، فى مواجهة الشاحن عن الخطأ الذى يقع منه شخصيا وفى حدود شروط سند الشحن الصادر منه ، المرجع السابق رقم ٢٠٢٠ .

الشاحن فى أثناء الرحلة ، والا كان على الربان أن يتوجه الى المينـــاء المذكور أولا فى العقد ، منتظرا تعليمات الشاحن •

ومن حق الشاحن أن يطلب تسليم البضاعة اليه أو الى من يمثله ، قبل وصولها الى المكان الموجهة اليه ، وانما يلتزم فى هذه الحالة بدفع أجرة النقل كاملة ، ولو رجع طلب الشاحن هذا ، الى تعطيل السفينة واضطرار الربان الى اصلاحها ، بشرط أن يكون سبب التعطل ، القوة القاهرة •

المطلب الرابع

التفـــريغ

٢٧٧ — الالتزام بالتفريغ : يقصد بالتفريغ ، تلك العملية المـــادية التى تتضمن انزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء أو على الصنادل التى تحملها الى رصيف الميناء متى كانت السفينة تقف بعيدا عن الرصيف • ويختلف التفريغ بهذا المعنى عن التسليم ، الذى يعتبر عملية قانونية ينتهى بها عقد النقل •

ويقع الالتزام بالتفريغ أصلا على عاتق الشاحن أو المرسل اليه متى كان شخصا غير الشاحن ومع ذلك يذهب رأى الى أن التفريغ من التزامات الناقل ، لانه وسيلته الى تنفيذ التزامه بالتسليم [1] • على أنه ليس ثمة ما يمنع من الاتفاق فى عقد النقل على الزام الناقل بالتفريغ، ويلتزم الشاحن بمصاريف التفريغ فى هذه الحالة • ويعتبر التفريغ عندئذ جزءا متمما لعملية النقل تكون معها كلا تسرى عليه أحكام عقد النقل البحرى [2] •

---

(١) على جمال الدين رقم ٣٤٩ .

(٢) نقض مصرى فى ١٧ يونيو ١٩٦٥ مجموعة النقض السنة ١٦ ص ٧٧٨=

وسواء أقام الشاحن أو المرسل اليه أو الناقل بعملية التفريغ ، فانه كثيرا ما يعهد بهذه العملية الى شخص متخصص كمقاول التفريغ .

٢٧٨ — متى يبـدأ التفريغ : تقضى المـادة ١٩١ من التقنين البحرى بأن يبدأ التفريغ من اليوم الذى يلى تمكين المرسل اليه من بدء التفريغ وفقا للشروط المنصوص عليها فى عقد النقل .

أى انه على الربان باعتباره نائبا عن الناقل فى تنفيذ عقد النقل ، أن يمكن المرسل اليه من اتمام عملية التفريغ . ويحسب ميعاد التفريغ عندئذ ، أى مهلة انتظار السفينة للتفريغ من اليوم التالى لتمكين المرسل اليه من بدء التفريغ . ويحدد ميعاد التفريغ عادة فى عقد النقل ، فاذا لم يحدد اتفاقا ، يحسب ميعاد التفريغ على أساس عرف الميناء الذى يتم فيه .

٢٧٩ — التسليم تحت الروافع : الغالب أن يتضمن سند الشحن ، النص على شرط التسليم تحت الروافع ، تأكيدا لالتزام المرسل اليه بالتفريغ .

ومؤدى هذا الشرط أن تسليم البضاعة يتم تحت روافع السفينة ى على ظهرها ، فيكون على المرسل اليه تفريغ بضاعته . ويفهم من نص المـادة ١٩١ من التقنين البحرى ، أن المرسل اليه هو الملتزم دائما بالتفريغ ، ويبدأ ميعاده من وقت تمكين المرسل اليه من بدء التفريغ ، الا أن سندات الشحن قد تتداول أثناء الرحلة البحرية ، بحيث لا يكون فى مقدور الربان معرفة أصحاب البضائع ، حتى يعلنهم بوصول السفينة

= وحكم آخر لها بتاريخ ٧ فبراير سنة ١٩٦٧ السنة ١٨ ص ٣٠٠ ومشار اليه فى مؤلف الدكتور البارودى ص ١٥٩ .

واستعدادها للتفريغ[1] • فانه غالبا ما يتم اعلان المرسل اليهم فى الصحف اعلانا جماعيا ، ليقدموا لاستلام البضاعة حتى لا يتعطل استغلال السفينة • فاذا لم يتقدم المرسل اليه لاستلام البضاعة ، قام الربان بتفريغ البضاعة وايداعها أحد المخازن حتى يتسلمها المرسل اليه ، الذى يتحمل عندئذ مصاريف التفريغ والايداع ، ولكن يظل الناقل مسئولا عن سلامة البضائع حتى يتسلمها المرسل اليه ، اذ لا ينتهى التزام الناقل بالمحافظة على البضائع الا بتسليمها • على أن الضرر الذى يلحق البضاعة بعد تسليمها تحت الروافع وفى أثناء قيام المرسل اليه بتفريغها، يخرج عن نطاق عقد النقل ، ولا يسأل عنه الناقل[2] •

٢٨٠ — شرط التفريغ التلقائى : قد يتضمن سند الشحن ما يعرف بشرط التفريغ التلقائى [illegible] أنه اذا تأخر المرسل اليه فى استلام البضاعة ، قام الربان بال[illegible] ، المرسل [illegible] مقاول يتولى تفريغ البضاعة ، وتنتهى مسئولية الناقل عندئذ [illegible] المقاول الذى تعاقد مع الربان نيابة عن المرسل اليه هو [illegible] مسئول مباشرة فى مواجهة الاخير •

وغنى عن الذكر ، أن الربان يستمد نيابته عن المرسل اليه فى هذا الغرض من شرط التفريغ التلقائى الوارد فى سند الشحن •

---

(١) لذلك لا يلتزم الناقل فى القانون الانجليزى باعلان أصحاب البضائع بوصول السفينة ، ما لم يتضمن العقد شرطا يقضى بغير ذلك ، بينما يبدأ ميعاد التفريغ من وقت أن تصل السفينة وتمر فترة معقولة يفترض فيها علم المرسل اليهم بوصول السفينة ، ولذلك على المرسل اليهم أن يتقصوا بأنفسهم أنباء وصول السفينة . راجع باين ص ٨١ وتشورلى وجايلز ص ٢٠١ .

(٢) استئناف باريس فى ٣ ابريل سنة ١٩٦٥ D.M.F. — ١٩٦٦ — ٢٠٧

٢٨١ — التحقق من البضاعة : يأتى بعد عملية تفريغ البضاعة ، عملية التحقق منها ، للتأكد من وصول الكمية المشحونة كلها ومعرفة حالتها لدى وصولها • والمفروض أن يتم التحقق من البضاعة بعد انزالها على رصيف الميناء ، على أن شركات النقل لاتقبل عادة الفحص اللاحق لتفريغ البضاعة ، وانما تتطلب التحقق من البضاعة على ظهر السفينة ، على الاقل فى الحالات التى يتضمن فيها سند الشحن شرط التسليم تحت الروافع[١] •

٢٨٢ — مقابل التأخير ومكافأة الاسراع : تنطبق على التفريغ نفس الاحكام التى عرضنا لها فيما تقدم عن الشحن ، فيما يتعلق بمهلة انتظار السفينة ومهلة الانتظار اللاحقة ومقابل التأخير والتعويض الاضافى[٢] كذلك فان المرسل اليه يكون من حقه ، متى قام بتفريغ بضاعته فى مدة أقصر من المدة المحددة ، أن يحصل على مكافأة اسراع من الناقل ، اذ أنه يمكن الناقل من استغلال الفترة التى اقتصدها من ميعاد التفريغ •

ويلاحظ أن ميعاد التفريغ مستقل عن ميعاد الشحن ، وعلى ذلك ، لا يضاف الى ميعاد التفريغ ، الايام التى اقتصدت من ميعاد الشحن ، الا اذا تضمن العقد نصا يقضى بضم الميعادين • وعلى ذلك فاذا حدد العقد مدة عشرة أيام للشحن وعشرة أيام أخرى للتفريغ مثلا ، فلا يجوز للشاحن اذا تم الشحن فى ثمانية أيام ، أن يعتبر مدة التفريغ اثنى عشر يوما الا اذا تضمن العقد نصا خاصا فى هذا المعنى •

---

(١) انظر سابقا رقم ٢٦٧ •
(٢) ريبير حـ ٢ رقم ١٥٢٧ •

المطلب الخـــامس

التســـليم

٢٨٣ – المقصود به : تسليم البضاعة هى العملية التى ينتهى بهـا تنفيذ عقد النقل [١] ، وتعد لذلك عملية قانونية • ويقع هذاالالتزام بداهة على عاتق الناقل دائما • ويعنى التسليم وضع البضاعة تحت تصرف المرسل اليه فى ميناء الوصول •

والواقع أن عمليتى التفريغ والتسليم لا يمكن فصلهما على استقلال، بحيث يقال ان احداهما تتم فى جميع الأحوال قبل الأخرى ، بل قد يتم التفريغ والتسليم دفعة واحدة ، وذلك متى تضمن سند الشحن شرط التفريغ التلقائى وتأخر المرسل اليه فى استلام البضـــاعة ، اذ تنتهى مسئولية الناقل بقيام مقاول التفريغ الذى يتعاقد معه الربان لحساب المرسل اليه ، بتفريغ البضاعة • كما قد يكون التفريغ لاحقا للتسليم ، وذلك فى حالة شرط التسليم تحت الروافع ، اذ يتم التسليم على ظهر السفينة بينما يقوم المرسل اليه بعد ذلك بتفريغ البضاعة • أما اذا تضمن عقد النقل شرطا يجعل التفريغ على عاتق الناقل ، فان التسليم يقع بعد تفريغ البضاعة بمعرفة الناقل •

---

(١) وتبين المـــادة ١٩٥ من التقنين البحرى حكم الحالة التى ينقضى فيها عقد النقل وعقد الايجار بقوة قاهرة ، فاذا طرأت القوة القاهرة قبل تنفيذ العقد بحيث جعلت التنفيذ مستحيلا ، ينفسخ العقد دون أى حق فى التعويض أما اذا طرأت القوة القاهرة قبل سفر السفينة وبعد البدء فى تنفيذ العقد يتقرر الفسخ مع التعويض ان كان له محل ، أما اذا ترتب على القوة القاهرة مجرد وقف السفر مؤقتا فان العقد يبقى نافذا دون تعويض أو زيادة فى الاجرة ، الا اذا ترتب على التأخير فسخ الصفقة التجارية التى من اجلها أبرم عقـــد النقل أو عقد الايجار ، فان حق الفسخ يتقرر بالنسبة لايهما •

٢٨٤ — صاحب الحق فى استلام البضاعة : على الربان أن يسلم البضاعة الى حامل سند الشحن الذى يتقدم اليه فى ميناء الوصول ، فاذا كان سند الشحن اسميا ، وجب أن يسلم الربان البضاعة الى المستفيد من السند ، سواء أكان هو الشخص الوارد اسمه فى السند أو من حول اليه السند حوالة صحيحة باتباع اجراءات حوالة الحق . ويلتزم الناقل بتسليم البضاعة الى من يتقدم اليه بالسند ، متى كان السند لحامله ، لأن أى حامل للسند يعتبر صاحب الحق فى استلام البضاعة .

أما اذا كان السند لأمر ، فان البضاعة تسلم الى من ورد اسمه فى السند مقترنا بشرط الأمر ، أو الى المدور اليه السند .

وقد تسلم البضاعة الى أمين الحمولة فى الأحوال التى يجوز فيها ذلك .

وينبغى على الربان أن يتحقق فى جميع الأحوال ، من شخصية مستلم البضاعة ، اذ أن تسليم البضاعة الى شخص لاحق له فى استلامها ، لا يعفى الناقل من المسئولية .

وقد يحدث ألا يصل سند الشحن الى المرسل اليه ، أو يفقد ثم تصل البضاعة ، وفى هذه الظروف يجوز للناقل تسليم البضاعة الى من يتقدم اليه بخطاب ضمان صادر من أحد البنوك .

٢٨٥ — تعدد حملة نسخ سند الشحن : قد يحرر سند الشحن من عدة نسخ ، ويتعدد بذلك حملة نسخ سند الشحن ، وقد قررت المادة ٢٠٥ من التقنين البحرى فى فقرتها الأولى ، أنه يجب متى كان سند الشحن لأمر أو لحامله أن يتضمن ذكر عبارة « قابل للتداول » أو عبارة

« غير قابل للتداول » أو ما فى حكمها وبيان عدد النسخ ، وشرط الغاء سائر النسخ فى حالة استعمال احداها •

ونلاحظ على هذا النص أن المشرع يقصد منه محاولة منع تسليم البضاعة لشخص لا حق له فيها ، فلا يجوز مثلا تسليم البضاعة لمدور اليه فى سند لا يقبل التداول ، ولكن الغريب أن يجيز المشرع كتابة عبارة « غير قابل للتداول » على نسخ سند الشحن لحامله ، لان هذا السند بطبيعته قابل للتداول ، ولا يمكن التحقق من تنفيذ شرط عدم القابلية للتداول بالنسبة اليه •

كذلك يقضى النص المذكور ، بوجوب ذكر عدد النسخ التى حررت من سند الشحن ، على كل نسخة ، والنص على شرط الغاء باقى النسخ عند استعمال احداها • ويقضى هذا الشرط عادة بتسليم البضاعة لأول حامل نسخة من السند يطالب بها • وفى هذه الحالة يجب تسليم البضاعة اليه ما لم تحصل معارضة من الحملة الآخرين لنسخ السند •

وقد يحدث أحيانا أن يتم تدوير سند الشحن أكثر من مرة عن طريق تداول نسخه المختلفة ، وقد يكون التعدد فى التدوير راجعا الى غش من جانب الشاحن كما لو باع البضاعة أثناء النقل الى أكثر من شخص بتدوير نسخ مختلفة من السند ، وقد يرجع هذا التعدد الى أى سبب آخر • وتبين الفقرة الثالثة من المـادة ٢٠٥ ، الحل الذى يجب اتباعه فى هذه الحالة عندما قضت بأنه ، اذا حصل قبل تسليم الربان لأية بضاعة ، خلاف بين حاملى نسخ شتى من سند الشحن الواحد القابل للتداول ، فان النسخة التى تحمل أقدم تدوير ، تفضل على سواها • أى يفضل فى استلام البضاعة الشخص الذى يكون تدوير السند اليه أسبق فى التاريخ من غيره ، ويكون هو صاحب الحق فى استلام البضـاعة قانونا ، ولا يكون أمام المشترى الذى يكون تدويره أحدث فى التاريخ ،

الا الرجوع على الشاحن أو المدور بصفة عامة ، دون الناقل [1] . فاذا حدث وتقدم صاحب التدوير الأحدث فى التاريخ الى الناقل واستلم البضاعة فعلا ، فانه متى كان حسن النية يحق له الاحتفاظ بالبضاعة ، دون أن يتعرض لمنازعة صاحب التدوير الأسبق فى التاريخ ، وهذا هو ما قررته الفقرة الرابعة من المـادة ٢٠٥ . والسبب فى ذلك أن المدور اليه الذى تسلم البضاعة يعتبر حائزا لها حيازة فعلية ، بينما يعتبر المدور اليه صاحب التدوير الأسبق فى التاريخ مجرد حائز للبضاعة حيازة رمزية تتمثل فى سند الشحن الذى بيده ، فتفضل الحيازة الفعلية على الحيازة الرمزية ، تطبيقا لنص المـادة ٢/٩٥٨ من التقنين المدنى الليبى التى تقضى بأنه اذا تسلم شخص مستندات البضاعة ، وتسلم الآخر البضاعة ذاتها ، وكان كلاهمـا حسن النية ، فان الأفضـلية تكون لمن تسلم البضاعة [2] .

٢٨٦ — أساس حق المرسل اليه فى استلام البضاعة : رأينا فيما تقدم أن المرسل اليه ، يعتبر من الغير بالنسبة لعقد النقل وسند الشحن، وذلك متى كان شخصا غير الشاحن أو وكيله [3] .

ويثور التساؤل لذلك ، حول الأساس القانونى لحق المرسل اليه فى استلام البضاعة من الناقل بينما لم يكن طرفا فى العقد المبرم بين الشاحن والناقل . وقد أثارت هذه المسألة جدلا أوسع حول مركز المرسل اليه فى سند الشحن ، سواء بالنسبة الى الحقوق التى يكتسبها من السند أو الالتزامات التى يلتزم بها والواردة فى سند الشحن .

---

(١) تشورلى وجايلز ص ٢٠١ .
(٢) مصطفى طه الوجيز رقم ٣٤٤ .
(٣) أنظر ما تقدم رقم ٢٥٧ .

ذهب رأى الى أن الشاحن عندما يبرم عقد النقل ، فان العقد يتضمن اشترطا لمصلحة الغير — وهو هنا المرسل اليه — ويكسب هذا الاشتراط المرسل اليه حق مطالبة المتعهد — أى الناقل — بالبضاعة[1] • على أن هذا الرأى لا يصلح فى ظل القانون الليبى ، لتفسير التزامات المرسل اليه الناشئة عن سند الشحن ، كالتزامه أحيانا بدفع أجرة النقل ، اذ تقضى المـادة ١٥٤ بأن العقد لا يرتب التزاما فى ذمة الغير ، ولكن يجوز أن يكسبه حقا •

وثمة رأى آخر يعتبر الشاحن عند تعاقده مع الناقل نائبا عن المرسل اليه أمام الناقل[2] ، مع بقاء الشاحن ملزما شخصيا ، اذ أن التزام المرسل اليه بدفع أجرة النقل انما ينشأ عندما لا يقوم الشاحن بوفاء هذه الأجرة ، على أن يظل الأخير مسئولا عن الوفاء بهـا ، فقبول المرسل اليه للبضاعة يجعله مدينا أصليا بأجرة النقل دون اعفاء الشاحن الذى يصبح كفيلا للمرسل اليه فى هذه الحالة ، فهناك اذن نيابة ناقصة دون تجديد[3] • ويعيب هذا الرأى أنه يفترض نيابة الشاحن عن المرسل اليه أو حامل سند الشحن فى جميع الأحوال ومن الصعب افتراض هذه النيابة ، خاصة متى تداول سند الشحن فى أثناء الرحلة واستقر فى يد شخص لا صلة بينه وبين الشاحن اطلاقا[4] •

---

(١) ليون كان ورينو حـ ٥ رقم ٧٥٠ وانظر الحكم المشار اليه فى مؤلفهما والصادر من محكمة النقض الفرنسية فى ٢٠ مايو سنة ١٩١٢ ويتضمن هذا المعنى .

(٢) مصطفى طه الوجيز رقم ٣٢٤ •

(٣) ريبير حـ ٢ رقم ١٦٦٢ •

(٤) وقد راينا أن محكمة النقض المصرية قد استقرت على أن المرسل اليه من اطراف سند الشحن ويلتزم به منذ التزام الشاحن به عند التعرض لالتزامات المرسل اليه بينما اعتبرته من الغير عند التعرض لحجية سند الشـحن فى مواجهته . انظر ما تقدم وانظر تعليقنا على هذا المبدأ بعنوان « مركز المرسل اليه فى سند الشحن » والمشار اليه آنفا .

ونميل مع الاتجاه الحديث الى تأسيس حقوق والتزامات المرسل اليه على فكرة ملكيته للبضاعة اذ لا شك أن المرسل اليه يعتبر منذ حيازته لسند الشحن مالكا للبضاعة المشحونة أو على الاقل حائزا لها . اذ يعتبر سند الشحن أداة حيادة البضاعة ، أو يمثل بالأحرى الحيازة الرمزية للبضاعة . وتنص الفقرة الأولى من المادة ٩٥٨ من التقنين المدنى على هذه القاعدة بقولها ، ان تسليم السندات المعطاة عن البضائع المعهود بها الى أمين النقل أو المودعة فى المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها . وعلى الربان اذن أن يسلم البضاعة الى حائز السند .

ولما كان من حق الربان — كما سنرى لاحقا — أن يمتنع عن تسليم البضاعة الى المرسل اليه مادام لم يدفع أجرة النقل ليباشر عليها حق الحبس وامتياز الناقل ، المقرران عليها وفقا للمادتين ١٩٦ و ١٩٧ من التقنين البحرى ، فان المرسل اليه لا يمكنه استلام البضاعة الا بتحريرها من التكاليف التى تثقلها ، دون أن يفقد الناقل حق الرجوع على الشاحن لانه المتعاقد معه . ولما كان سند الشحن وحدة لا تتجزأ ، فلا يستطيع المرسل اليه ، أن يتمسك بالحقوق الناشئة عنه ويفلت من الالتزامات الواردة فيه [1] . ولا يتردد المرسل اليه فى التمسك بسند الشحن ليطالب بالبضاعة المرسلة اليه [2] .

٢٨٧ — اثبات استلام البضاعة : تنص المادة ١١٥ من التقنين البحرى بأن « على الربان أن يسلم البضائع التى يتسلمها . ويثبت استلامه اياها بوثيقة الشحن أو بأية وثيقة أخرى تقوم مقامها » .

---

(١) ريبير حـ ٢ رقم ١٥٨٦ ورقم ١٦٦١ ، على يونس فى الاستغلال البحرى رقم ٣٢ ، على جمال الدين رقم ٣٧١ ، وانظر بحثنا بعنوان مركز المرسل اليه فى سند الشحن المشار اليه فيما تقدم .

(٢) استئناف روان فى ٣ مارس سنة ١٩٦١ D.M.F: ــ ١٩٦١ ــ ٤٣٤ .

ويجب أن يثبت الربان تسليمه البضاعة الى صاحب الحق فيها • ويتم ذلك اما بحصوله على ايصال ممن استلم البضاعة أو ممن أودعت لديه • والغالب أن يثبت الاستلام باسترداد الربان سند الشحن من المرسل اليه بعد أن يؤشر عليه الاخير باستلام البضاعة •

المبحث الثـالث

اجـرة النقـل

٢٨٨ – تعريف : أجرة النقل freight, fret هى المبلغ الذى يلتزم الشاحن أو المرسل اليه بأدائه الى الناقل مقابل نقل بضاعته من ميناء الى آخر • وقد عالج التقنين البحرى الليبى هذا الموضوع فى المواد من ١٨٣ الى ١٩٠ وفى المـادتين ١٩٦ و ١٩٧ •

٢٨٩ – تحديد الأجرة : يحدد الاتفاق عادة مقدار الأجرة ، فاذا لم تنظم الأجرة اتفاقا ، وجب الرجوع الى العرف الجارى فى ميناء الشحن • واذا كانت أجرة السفينة فى حالة تأجيرها مجهزة تحسب على أساس الرحلة متى كانت مشارطة الايجار بالرحلة ، أو على أساس مدة معينة متى تم تأجير السفينة وفقا لمشارطة زمنية ، فانه بالنسبة لنقل البضـائع يتم تحديد الأجرة على أساس وزن البضاعة أو مقدارها أو حجمها • وفى هذه الحالة قد يشترط دفع الأجرة عند تفريغ البضاعة وتسليمها الى المرسل اليه ، بحيث تدفع الأجرة على أساس مقدار ما يتسلمه المرسل اليه فعلا من البضاعة المشحونة ، ولا يحق للناقل عند المطالبة بأجرة النقل فى هذه الحالة التمسك بكمية البضاعة المذكورة فى سند الشحن ، على أنه لا يعتد فى احتساب مقدار الأجرة بعجز الطريق العادى للبضاعة ، أى لايخصم من قيمة أجرة النقل ، مقدار ما يتسرب عادة أو يتجزأ أو ينقص من البضاعة المشحونة بسبب عملية النقل والوقت الذى تستغرقه •

٢٩٠ — الالتزام بأجرة النقل : الأصل أن الشاحن هو الملتزم بأجرة النقل ، فى مواجهة الناقل ، لأنهما الطرفان المتعاقدان • بيد أنه قد يلتزم المرسل اليه بأجرة النقل متى كان متفقا على أداء الاجرة عند وصـــول البضاعة ، فيلتزم عندئذ المرسل اليه بأجرة النقل برغم أنه ليس طرفا فى عقد النقل ، وقد رأينا أن أساس التزام المرسل اليه هنا هو حيازته لسند الشحن[1] • ولذا يلتزم بهذه الأجرة أى شخص ينتقل اليه الســـند ما دامت الأجرة لم تدفع عند شحن البضاعة ، الا أن هذا لا يخل بحق الناقل فى الرجوع على الشاحن لمطالبته بأجرة النقل ، اذا لم يدفعهـــا المرسل اليه أو حامل سند الشحن ، اذ يظل الطرف المتعاقد مع الناقل مسئولا فى مواجهته عن دفع أجرة النقل •

ويلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل كاملة بحسب نص المـــادة ١٨٣ من التقنين البحرى ، حتى ولو لم يأت تحت الروافع بكمية البضاعة المتفق على نقلها ، كما يلتزم أيضا بالنفقات التى يتحملها الناقل فى هذه الحالة ، كنفقات الاستعداد لعملية الشحن • ولكن اذا تمكن الناقل من نقل بضاعة أخرى غير بضاعة الشاحن المتخلف ، فيكون من حق هـــذا الاخير أن يحصل على ثلاثة أرباع أجرة نقل البضائع المشحونة بدلا من بضائعه ، كما تحسب له المصاريف المدخرة للسفينة بسبب تخلفه عن الشحن ، وتخصم هذه المبالغ عادة من الأجرة والنفقات التى يلتزم بها الشاحن وفقا لمـــا نصت عليه المـــادة ١٨٣ •

---

(١) انظر ما تقدم رقم ٢٨٦ • وأساس التزام المرسل اليه فى القـــانون الانجليزى نص فى قانون سندات الشحن الصادر سنة ١٨٥٥ بجعل الحقوق والالتزامات الواردة فى العقد الاصلى تمر فى ذمة المرسل اليه ، كما لو كان طرفا فى العقد • تشورلى وجايلز ص ٢١٠ •

٢٩١ ــ ضمانات الوفاء بأجرة النقل :منح القانون للناقل حق حبس البضاعة حتى يستوفى أجرة النقل ، كما قرر له امتيازا على البضاعة المنقولة لضمان حقه فى هذه الأجرة •

١ ــ حق الحبس : يجوز للناقل أن يحبس البضاعة محل النقل تحت يده متى يستوفى أجرة نقلها فيمتنع عن تسليمها الى المرسل اليه • وقد نصت المادة ١٩٧ من التقنين البحرى على تقرير هذا الحق بقولها : « لمؤجر السفينة حق حبس البضائع بسبب عدم دفع أجرتها ، ما لم تقدم له كفالة ، وله أيضا أن يطلب ايداعها لدى الغير ، الى أن تؤدى أجرة السفينة ، وأن يطلب بيعها اذا كانت معرضة للتلف » • أى ان المجهز يكون له حبس البضاعة حتى يستوفى أجرة النقل سواء تحت يده ، أو بايداعها لدى أمين ، أما اذا كانت البضاعة قابلة للتلف جاز للناقل أن يطلب من القاضى الأمر ببيعها حتى يستوفى حقه فى الأجرة من ثمنها • ويلتزم الناقل بتسليم البضاعة الى المرسل اليه ، ولو لم تدفع أجرة النقل ، وذلك متى قدم الشاحن أو المرسل اليه كفالة تضمن للناقل حقه فى هذه الأجرة •

ويعد حق الحبس المقرر للناقل فى المادة ١٩٧ بحرى ، تطبيقا للقواعد العامة ، حيث تقضى المادة ٢٤٩ من التقنين المدنى فى فقرتها، بأن لكل من التزم بأداء شىء أن يمتنع عن الوفاء به ، مادام لدائن لم يعرض الوفاء بالتزام مترتب عليه بسبب التزام المدين ومرتبط به ، أو ما دام الدائن لم يقم بتقديم تأمين كاف للوفاء بالتزامه هذا •

٢ ــ حق الامتياز : تمنح المادة ١٩٦ من التقنين البحرى ، الناقل امتيازا على البضاعة المنقولة مقابل الحصول على أجرة النقل وملحقاتها كمقابل التأخير فى الشحن والتفريغ demurrage • وتقضى المادة المذكورة ، بعدم انقضاء الامتياز على البضائع بمجرد تسليمها الى

صاحب الحق فيها ، وانما يبقى قائما لمدة خمسة عشر يوما بعد التسليم (1) • ولما كان هذا الامتياز واردا على منقول ، فان النص يقرر انقضاء الامتياز متى انتقلت البضاعة ليد الغير ، كما لو انتقلت حيازة البضاعة الى شخص آخر غير مالكها بالبيع مثلا ، ولو حدث هذا قبل انقضاء مدة الخمسة عشر يوما المذكورة ، اذ يحق للمشترى عندئذ متى كان حسن النية التمسك بقاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية •

٢٩٢ — أثر الحوادث البحرية على دين الأجرة : الأصل أن أجرة النقل لا تستحق الا بتمام وصول البضاعة سالمة وتسليمها الى صاحبها ، وقد نصت على هذه القاعدة الفقرة الاولى من المادة ١٨٤ من التقنين البحرى •

الا أن هناك حالات تستحق فيها الأجرة برغم عدم وصول البضاعة ، وقد نصت الفقرة الثانية من المادة ١٨٤ على هذه الحالات وهى :

١ — اذا كان عدم التسليم راجعا الى اهمال أو خطأ الشاحن أو المرسل اليه •

٢ — اذا ألجأت الضرورة فى أثناء السفر الى بيع البضائع بسبب تعييها أيا كان سبب هذا التعيب • ويثور التساؤل حول التزام الشاحن بالأجرة فى الحالة التى يرجع سبب تعيب البضاعة الى الخطأ من الناقل أو من تابعيه ، ولا يمكن اعمال النص فى هذه الحالة الا على أساس التزام الناقل بدفع قيمة البضاعة فى مكان التفريغ وفقا لنص المادة ١٢٤ من التقنين البحرى التى تلزم مجهز السفينة أو ربانها الذى يمثله أن يحاسب

---

(1) نصت المادة ١٢٦ من التقنين البحرى المصرى على نفس الحكم ، وقد احتفظ مشروع القانون الجديد به ايضا فى المادة ١٨٤ .

أصحاب البضائع المبيعة ، لأجل حاجة ملحة طرأت أثناء السفر ، بقيمتها بحسب السعر الرائج أو المقدر لبضائع من النوع نفسه والكمية ذاتها فى مكان التفريغ وفى وقت وصول السفينة [1] . فما دام صاحب البضاعة يحصل على ثمنها ، فانه يلتزم بأجرة النقل .

٣ ـ اذا عد هلاك البضائع من الخسائر البحرية المشتركة . وتفسير ذلك أن البضائع تدخل فى هذه الحالة فى المجموعة الدائنة للخسائر المشتركة ، وتستحق تعويضا بحسب السعر الرائج فى مكان التفريغ وذلك وفقا لنص المادة ٢٧٧ من التقنين البحرى[٢] .

٤ ـ هلاك البضائع بسبب عيب فيها ، والمقصود من ذلك أن يؤدى العيب الذاتى للبضاعة الى هلاكها ، أو قد يتمثل هذا العيب فى خطأ الشاحن فى تغليف البضاعة .

ولا يجوز للشاحن فى الأحوال التى يلتزم فيها بدفع أجرة النقل عن البضائع المتعيبة أو التالفة ، أن يتحلل من دفع هذه الأجرة بتخليه عن البضائع للناقل . ومع ذلك يجوز التخلى وفاء للأجرة اذا كانت البضائع من السوائل ، وفقد منها بسبب الرشح مالا يقل عن ثلاثة أرباعها . وليس لهذا الحكم فى الواقع ما يبرره[٣] .

وهناك حالات أخرى ، لا يتم فيها نقل البضاعة الى ميناء الوصول بسبب وقوع حادث أو قوة قاهرة ، ومع ذلك لا يؤثر هذا على دين أجرة النقل ، وهذه الحالات هى :

---

(١) انظر ما تقدم رقم ١٧٧ .
(٢) انظر ما سيأتى لاحقا عن الخسائر البحرية المشتركة فى القسم الرابع .
(٣) ليون كان ورينو جـ ٥ رقم ٧٦١ . وقد تضمنت المادة ١٣١ من التقنين البحرى المصرى حكما مشابها نقلته عن التقنين التجارى الفرنسى .

١ — اذا اضطر الربان الى اصلاح السفينة بسبب حادثة بحرية قاهرة ، فعلى الشاحن ، اذا أراد أن يتسلم البضاعة قبل أن تصل الى الميناء الموجهة اليه ، أن يدفع أجرة النقل كاملة (المـادة ١٨٦) .

٢ — اذا أوقفت السفينة فى أثناء الرحلة بأمر احدى الدول أو بسبب حادث لا يد للربان أو الناقل فيه ، فيظل عقد النقل نافذا ، وتستحق أجرة النقل دون تعويض أو زيادة ، وانما يجوز للشاحن فى هذه الحالة أن تفرغ له بضاعته على نفقته ، بشرط أن يعيد شحنها أو أن يعوض الربان عن مصاريف الشحن (المـادة ١٨٧) [١] .

٣ — اذا ترتب على وقوع القوة القاهرة التى طرأت بعد بدء الرحلة، أن تعذر على السفينة التوجه الى الميناء المقصود ، فيلتزم الشاحن فى هذه الحالة بأجرة النقل الا أنه متى كانت السفينة مستأجرة لرحلتى الذهاب والاياب ، فان المستأجر لا يلتزم الا بأجرة الذهاب فقط وفقا لما نصت عليه المـادة ١٨٨ [٢] .

٤ - اذا تعذر على السفينة الدخول الى الميناء المقصود ، بسبب حصار بحرى أو أية قوة قاهرة أخرى ، فان للربان حرية التصرف بما فيه منفعة الشـاحن ، وتستحق أجرة النقل كاملة فى هذا الغرض (المـادة ١٨٩) [٣] .

---

(١) انظر ما تقدم رقمى ٢٥٠ و ٢٧٤ .
(٢) انظر ما تقدم رقم ٢٥٠ .
(٣) انظر ما تقدم رقم ٢٧٦ .

٢٩٣ — اثر امتناع المرسل اليه عن استلام البضاعة على الأجرة : تبين المـادة ١٨٢ من التقنين البحرى ، الحكم اذا لم يتسلم المرسل اليه البضائع أو امتنع عن استلامها فى ميناء الوصول ، ولم يتضمن سند الشحن شرط التفريغ التلقائى ، فحتى لا يتعطل استغلال السفينة ، ولكى لا تضيع على النـاقل الأجرة ، يجوز للربان بعد انذار المرسـل اليه بالاستلام ، أن يحصل على أمر من القضاء ببيع ما يكفى من البضائع لأداء أجرة النقل والمصاريف ، وتقرير ايداع البضائع المتبقية لدى أمين • فاذا لم يكف ثمن ما بيع من بضائع للوفاء بهذه المبالغ ، يكون للربان الحق فى الرجوع على الشاحنين بالفرق ، والحصول على حكم بذلك •

٢٩٤ — تقادم دين الأجرة : تتقادم دعوى المطالبة بالأجرة ، مثل بقية الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحرى بسنة • وقد نصت المـادة ٢٢١ من التقنين البحرى على أن التقـادم السنوى يبدأ من تاريخ « انقضاء السفرة » والمقصود انتهاء الرحلة وذلك بوصول السفينة الى الميناء المرسلة اليه البضاعة ، أما فى الأحوال التى لا تصل فيها السفينة ، فنرى أن تبدأ السنة من التاريخ الذى كان يجب أن تصل فيه السفينة الناقلة للبضاعة المستحق عنها الأجرة • وأساس التقادم السنوى فى هذه الحالة رغبة المشرع فى سرعة تسوية الديون الناشئة عن الرحلة البحرية من ناحية ، وقرينة الوفاء بالأجرة من ناحية أخرى • وتعتبر مدة السنة المشار اليها فى المـادة ٢٢١ مدة تقادم وليست مدة سقوط ، ولذا تخضع لأسباب الوقف والانقطاع التى تخضع لها مدد التقادم وفقا للقواعد العـامة •

المبحث الرابع

مسئولية الناقل البحرى

٢٩٥ — تمهيد : اذا كان النقل البحرى يعد من أهم موضوعات القانون البحرى ، فلا شك أن موضوع مسئولية الناقل البحرى يعتبر من الناحية العملية أهم موضوعات عقد النقل البحرى • وقد نظم المشرع الليبى قواعد مسئولية الناقل البحرى فى المواد من ٢١١ الى ٢١٨ بنصوص آمرة نقل معظمها عن أحكام المعاهدة الدولية لسندات الشحن المبرمة فى بروكسل بتاريخ ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ • وقد حدد المشرع فى المادة ٢١١ نطاق تطبيق هذه القواعد • وأهم ما تتميز به القواعد المذكورة الحكم الذى يقضى ببطلان شروط اعفاء الناقل من المسئولية ، وقد كان هذا الحكم كما سنرى هو الدافع الى ابرام معاهدة بروكسل ، ولذلك فان تحديد نطاق تطبيق قواعد مسئولية الناقل يعنى فى نفس الوقت بيان الأحوال التى تبطل فيها شروط الاعفاء من المسئولية •

ونقسم دراستنا فى هذا المبحث الى مطالب ثلاثة نتكلم فى الأول عن نطاق تطبيق قواعد المسئولية ، ونعرض فى الثانى لأحكام المسئولية ، ونخصص الثالث لدعوى المسئولية •

المطلب الأول

نطاق تطبيق قواعد المسئولية

٢٩٦ — اولا : النقل بوثيقة شحن : لا تسرى قواعد المسئولية الواردة فى التقنين البحرى الليبى ، الا على النقل الذى يتم بسند شحن ، أما ايجار السفينة بموجب مشارطة ايجار ، فانه يخضع للشروط التى يتفق عليها المتعاقدان والتى يجوز أن تكون مخالفة لقواعد المسئولية فى

القانون البحرى ، متى كانت متفقة مع القواعد العامة ، ولا تخالف النظام العام • وينطبق هذا الحكم حتى فى الحالات التى يصـــدر فيها مؤجر السفينة سندا بشحن البضاعة ، الى المستأجر • ويبرر هذا الحكم أن القواعد الخاصة لمسئولية الناقل البحرى قد وضـــعت أساسا لحماية الشاحنين ، لا مستأجرى السفن ، لأن الأخيرين فى العادة ، من الشركات الكبيرة التى تتمتع بحرية واسعة فى مناقشة شروط الايجار مع مالكى السفن ، لنقل بضائعهم على سفينة بأكملها أو على جزء كبير منها • ويختلف الأمر بالنسبة للشاحنين بموجب سند شحن ، حيث تفرض عليهم شروط النقل من جانب شركات الملاحة التى تتمتع باحتكار فعلى •

وقد نصت المـــادة ٢١١ من التقنين البحرى صراحة على أن قواعد مسئولية الناقل البحرى لا تنطبق على سندات ايجار السفينة • أما اذا استؤجرت السفينة بسند ايجار ، فانها تطبق على ما يسلم من وثائق شـــحن •

والمقصود مما تقـــدم أن القواعد الخاصة للمسئولية وان كانت لا تنطبق على مشارطات الايجار ، فانها تسرى على سند الشحن الصادر بسبب مشارطة ايجار من الوقت الذى ينظم فيه السند العلاقة بين الناقل والشاحن • وتتم هذه الصورة عندما يتم النقل بمقتضى مشارطة ايجار ، ثم يصدر سند شحن من المجهز الى المستأجر لاثبات واقعة الشحن ، ففى هذه الحالة لا تحكم القواعد الخاصة العلاقة بين الطرفين ، أما اذا تم تداول سند الشحن ، بحيث انتقل من يد المستأجر الى يد شخص آخر من الغير بالنسبة لايجار السفينة ، فان القواعد الخاصة للمسئولية تسرى ابتداء من هذا الوقت على العلاقة بين الناقل (المجهز) وحامل ســـند

الشحن [1] . أى تسرى القواعد الخاصة على سندات الشحن التى تصدر تنفيذا لمشارطة ايجار متى تم تداول سند الشحن ولم يكن حامله طرفا فى مشارطة الايجار[2] ، كما تسرى هذه القواعد أيضا فى الحالة التى يجوز فيها لمستأجر السفينة ، أن يبرم عقود نقل مع الشاحنين ويصدر لهم سندات شحن تبعا لذلك [3] .

٢٩٧ — ثانيا : لا تنطبق على النقل الاستثنائى : تقضى المادة ٢٠٩ من التقنين البحرى بأنه اذا اقتضت طبيعة البضائع أو شروط نقلها عقد اتفاقات خاصة ، عمل بالشروط المتفق عليها والمتعلقة بحقوق الناقل والتزاماته ، ما دامت غير مخالفة للنظام العام ، بشرط أن لا يسلم وثيقة شحن قابلة للتداول وأن يدرج الاتفاق فى سند يتضمن عبارة « غير قابل للتداول » أو ما فى حكمها .

ومعنى ذلك أنه يجوز للناقل أن يبرم مع الشاحن أى اتفاق يتضمن أية شروط بصدد حقوق الناقل والتزاماته ومسئوليته ، ويكون لهذا الاتفاق أثره القانونى الكامل فيلزم طرفيه ، دون القواعد الخاصة للمسئولية الواردة فى التقنين البحرى ، متى توافرت الشروط الآتية :

الأول : أن يكون للنقل طابع استثنائى خاص ، سواء بالنسبة لطبيعة البضاعة المطلوب نقلها ، كما لو تعلق الأمر بنقل متحف آثار أو مواد ذرية ، أو كانت ظروف النقل وشروطه ، تمنحه هذا الطابع الاستثنائى ،

---

(١) ريبير حـ ٢ رقم ١٧٩٨ مكرر ، عبد الرحمن سليم فى رسالته المشار اليها سابقا ص ٨٢ وما يليها .

(٢) وعلى ذلك لا تسرى هذه القواعد اذا انتقل سند الشحن مرة أخرى الى يد المستأجر الاصلى للسفينة .

(٣) على يونس حـ ٢ رقم ٦٣ .

كما لو اقتضى نقل البضاعة خرق حصار بحرى فى أثناء الحرب • ويكفى لكى يعتبر النقل ذا طابع استثنائى توافر أحـد الشرطين أى ما يتعلق بطبيعة البضاعة ، وما يتصل بشروط النقل[1] •

الثانى : ألا يصدر سند شحن فى هذا النوع من النقل ، بل تدون شروط النقل ، فى وثيقة خاصة ، تتضمن النص على عدم قابليتها للتداول •

الثالث : ألا يتضمن الاتفاق شرطا يخالف النظام العام • والواقع أن المـادة ٢٠٩ ما كانت فى حاجة الى تطلب هذا الشرط الذى تفرضه القواعد العـامة •

وعلى ذلك لا يخضع النقل الاستثنائى للقواعد الخاصة للمسئولية ، بشرط أن يبرم عقد النقل فى وثيقة خاصة ينص فيها على عدم قابليتها للتداول ، وذلك حتى لا يتحايل الناقلون على القواعد الآمرة التى وضعها التقنين البحرى لتنظيم مسئولية الناقل لحماية الشاحنين •

٢٩٨ — ثالثا : لا تسرى الا على المرحلة البحرية للنقـل : تقضى المـادة ٢١١ بأن القواعد الخاصة بمسئولية الناقل لا تسرى الا على النقل البحرى الذى يقضى بتسليم سند شحن ، ومن حين شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها فى المكان المقصود • ومؤدى ذلك ألا تسرى هذه القواعد على المرحلة السابقة على الشحن ، والتى تبدأ من وقت تسليم البضاعة الى الناقل حتى بدء شحنها على السفينة ، عندما يكون الناقل ملزما بالشحن • كما لا تطبق أيضا على المرحلة اللاحقة للتفريغ ،

---

(١) ومع أن نصوص المعاهدة الدولية يفهم منها وجوب توافر الشرطين معا ، الا أن الراجح فقها هو كفاية أحد الشرطين . انظر ريبير حـ ٢ رقم ١٣٧٦ مصطفى طه أصول رقم ٥١٨ ، على جمال الدين رقم ٤٩٦ ، عبد الرحمن سليم ص ١٠٢ .

أى منذ انزال البضاعة من السفينة حتى يتم تسليمها للمرسل اليه ، متى كان التفريغ يقع على عاتق الناقل • وبذلك ينحصر تطبيق القواعد الخاصة للمسئولية على المرحلة البحرية من النقل water borne ، فيبدأ تطبيقها ببداية الشحن • وينتهى بنهاية التفريغ[1] • ويذهب رأى الى أن المرحلة البحرية البحتة للنقل ، تبدأ منذ رص البضاعة فى السفينة حتى اعدادها للتفريغ[2] •

ويثور التساؤل حول الوقت الذى يبدأ فيه الشحن وينتهى فيـه التفريغ فى الأحوال التى تقف فيها السفينة بعيدة عن رصيف الميناء ، بحيث يتم الشحن والتفريغ بواسطة صنادل ، تنقل البضائع من الرصيف الى الميناء أو العكس • ونعتقد أنه اذا لم يتفق الطرفان على الزام الشاحن أو المرسل اليه بالنقل على الصنادل ، فان الشحن يبدأ منذ وضع البضاعة على الصنادل ، وينتهى التفريغ بانزال البضاعة من الصنادل ، اذ تعتبر الصنادل فى هذه الحالة امتدادا للسفينة •

ولا يعنى اقتصار تطبيق القواعد الخاصة للمسئولية على المرحلة البحرية للنقل ، أن المراحل السابقة أو اللاحقة لا تدخل ضمن نطاق عقد النقل البحرى ، لأنه يعتبر وحدة لا تتجزأ ، وانما المقصود تحديد نطاق سريان هذه القواعد بالمرحلة البحرية للعقد فقط[3] • واذا تعذر تحديد وقت وقوع الضرر للبضاعة ، قبل الشحن أم بعد التفريغ ، أم أثناء المرحلة

---

(١) عبد الرحمن سليم ص ١١٩ .

(٢) انظر مقال الاستاذ Rodière بعنوان

La fin du sectionnement juridique du contrat de transport maritime., D.M.F. — 1966, 579.

(٣) ريبير حـ ٢ رقم ١٣٦٢ .

البحرية ، فانه يفترض وقوعه فى المرحلة البحرية ، ما لم يثبت الناقل حصول الضرر قبل الشحن أو بعد التفريغ[1] .

٢٩٩ — رابعا : لا تسرى على البضائع المشحونة على السطح ولا على نقل الحيوانات الحية : تقضى الفقرة الأخيرة من المادة ٢١١ بأن لا تطبق القواعد الخاصة للمسئولية على البضائع المشحونة على سطح السفينة بموجب عقد النقل ، ولا على الحيوانات الحية .

وعلى ذلك متى تم نقل البضائع على سطح السفينة فى الأحوال التى يجيزها القانون (المادة ١٢٣)[2] . أو كانت البضائع المنقولة من الحيوانات الحية ، فلا تسرى القواعد الخاصة لمسئولية الناقل ، اذ يتضمن النقل فى هاتين الحالتين مخاطر استثنائية ، يبدو من الاجحاف الزام الناقل بنتائجها ، دون أن يكون له اشتراط اعفائه من المسئولية طبقا لما تنص عليه القواعد الخاصة[3] .

٣٠٠ — أهمية تحديد نطاق تطبيق القواعد الخاصة : رأينا فيما تقدم أن تطبيق القواعد الخاصة للمسئولية ليس مطلقا ، اذ لا تسرى الا على النقل بسند شحن دون ايجار السفينة بمشارطة ايجار ، كما لا تسرى على النقل الاستثنائى بسبب طبيعة البضاعة أو شروط النقل ، ولا تنطبق على جميع مراحل عقد النقل البحرى وانما على المرحلة البحرية فقط ،

---

(١) نقض مصرى فى ١١ فبراير سنة ١٩٦٠ مجموعة النقض السنة ١١ ص ١٣٧ .

(٢) انظر سابقا رقم ٢٧٠ .

(٣) وقضت محكمة النقض المصرية تطبيقا لذلك بانه اذا ما اثبت فى عقد النقل أن بضاعة نقلت على ظهر السفينة ، وتم نقلها فعلا بهذه الطريقة ، فان مسئولية الناقل والتزاماته عنها تخرج عن نطاق تطبيق المعاهدة الدولية فى هذا الخصوص . صدر الحكم فى ١٧ مايو سنة ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ ص ١١٢٩ .

كما يخرج النقل الذى يتم على سطح السفينة أو نقل الحيوانات الحية ، من نطاق تطبيقها • ففى هذه الأحوال المذكورة ، تبدو أهميـــة معرفة ما اذا كانت القواعد الخاصة لمسئولية الناقل واجبـــة التطبيق أم لا ؟ اذ يؤدى تطبيق هذه القواعد ، كما سنرى ، الى بطلان كل شرط يعفى الناقل من المسئولية[1] • أما فى الأحوال التى لا تنطبق فيها القواعد الخاصة ، فيكون من حق طرفى النقل ، تنظيمه وفقا للشروط التى يتفقان عليها ، ولو أدرج فى عقد النقل ، شرط يعفى الناقل من المسئولية ، لأن هذا الشرط صحيح وفقا للمـــادة ٢/٢٢٠ من التقنين المدنى •

المطلب الثـــانى

أحكام مسئولية النـــاقل

٣٠١ — طبيعة المسئولية : يعتبر التزام الناقل المتعلق بالبضاعة ، التزاما بتحقيق نتيجة ، وفقا للقواعد العامة • اذ يلتزم بنقل البضاعة سالمة الى ميناء الوصول فى الميعاد المتفق عليه أو فى الميعاد المعقول ، اذا لم يتفق على ميعاد معين • وتعتبر المسئولية هنا عقدية ، لأنها ناشئة عن عقد النقل البحرى • وعلى ذلك يسأل الناقل عن الخطأ فى تنفيـــذ التزاماته ، سواء أكان الخطأ صادرا منه شخصيا أم من أحد تابعيه ، ولا يستطيع الناقل أن يدفع مسئوليته • الا اذا أثبت أن عـــدم تنفيذ التزامه ، يرجع الى سبب أجنبى لا يد له فيه ، على ماسنرى فى هذا المطلب •

٣٠٢ — أحوال المسئولية : اذا كان التزام الناقل الأساسى ، هو نقل البضاعة سالمة الى ميناء الوصول فى الميعاد المتفق عليه أو فى الميعاد

---

(٣) انظر ما سيأتى لاحقا رقم ٣٠٩ .

المناسب ، فان مسئولية الناقل تتحقق اذن فى أحوال ثلاثة : هلاك البضاعة، وتلفها ، وتأخير وصولها .

وقد نصت الفقرة الأولى من المادة ٢١٣ من التقنين البحرى على أن يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتلف وأضرار . فالنص وان لم يذكر صراحة التأخير ، كصورة من صور الضرر ، الا أن كلمة « أضرار » تشمل جميع صور الضرر بما فيها التأخير . ونعرض فيما يلى لصور الضرر الثلاث .

٣٠٣ — الهلاك : يسأل الناقل عن هلاك البضاعة ، سواء أكان الهلاك كليا أو جزئيا ، كما لو وصلت البضاعة ناقصة فى وزنها أو من حيث عدد وحداتها . الا أن الناقل لا يسأل عن النقص العادى الذى يصيب البضاعة فى أثناء نقلها بحسب طبيعتها وبسبب ظروف عملية النقل ، وهو قدر تحدده عادات ميناء الوصول ويسمى بعجز الطريق (المادة ٢١٣/٥) . من ذلك مثلا لو كانت البضاعة المنقولة من السوائل وتبخر جزء يسير منها بسبب عوامل الجو ، أو كانت حبوبا وسقطت كمية صغيرة منها أثناء عمليتى الشحن والتفريغ .

ويلتزم الناقل بأن يسلم المرسل اليه البضاعة بقدرها أو وزنها المذكور فى سند الشحن ، الا اذا تضمن سند الشحن تحفظا فى هذا الخصوص فى الأحوال التى يجيزها القانون [١] . اذ على المرسل اليه عندئذ أن يثبت القدر الحقيقى للبضاعة المشحونة .

٣٠٤ — التلف : يسأل الناقل أيضا عما يلحق البضاعة من تلف ، ويقصد بالتلف ، أن تصل البضاعة كاملة من حيث مقدارها أو عددها ،

---

(١) انظر ما تقدم رقم ٢٦٠ .

ولكن فى حالة معيبة ، سواء شمل العيب البضاعة كلها أو جزء منها . ولكن لا يسأل الناقل بداهة عن العيب الذى يوجد فى البضاعة ، اذا كان ثابتا فى سند الشحن ، أما اذا كان سند الشحن قدخلا من ذكر أى عيب يتعلق بحالة البضاعة . فيفترض أن الناقل قد تسلم البضاعة فى حالة جيدة ، ولا يجوز للناقل أن يثبت عكس الوارد فى سند الشحن ، على الأقل بالنسبة لحامل هذا السند[1] . ولكن هذا لا يمنع الناقل من اثبات سبب الاعفاء من المسئولية ، كالعيب الذاتى للبضاعة أو عدم ادلاء الشاحن ببيانات صحيحة عن البضاعة[2] .

٣٠٥ — التأخير قد يترتب على تأخير وصول البضاعة فى الميعاد المحدد أو المعقول ، ضرر للشاحن أو للمرسل اليه ولو وصلت البضاعة سالمة ، كما لو كان المرسل اليه يستورد البضاعة لكى يتم بيعها فى مناسبة معينة ، فوصلت البضاعة بعد هذه المناسبة ، فلا شك أن ذلك يؤدى الى بخس قيمتها بسبب تأخر وصول البضاعة عن الميعاد المحدد فى سند الشحن أو عن الميعاد المناسب ، ويسأل الناقل عن تعويض الأضرار المادية التى تسببت عن التأخير .

٣٠٦ — اعفاء الناقل من المسئولية : يسأل الناقل عن الأخطاء التى تصدر منه أو من تابعيه فى تنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل ، ما لم يكن هناك سبب يعفيه من المسئولية ، وقد نص التقنين البحرى الليبى فى القواعد الخاصة لمسئولية الناقل البحرى على أسباب قانونية للاعفاء من المسئولية ، وقد يكون الاعفاء اتفاقيا ، وشروط الاعفاء من المسئولية

---

(١) محكمة دانكرك التجارية فى ١٥ مايو سنة ١٩٦١ D.M.F. — ١٩٦٢ — ٦١٩ .

(٢) نقض فرنسى فى ١٥ مايو سنة ١٩٦٦ D.M.F. — ١٩٦٦ — ٤٦١ ونقض فرنسى فى ٢٢ ابريل سنة ١٩٦٤ D.M.F. — ١٩٦٤ — ٦٦٢ .

وان كانت صحيحة وفقا للقواعد العامة ، الا أنها باطلة وفقا للقواعد الخاصة للمسئولية التى تضمنها التقنين البحرى •

٣٠٧ — أسباب الاعفاء القانونى : قضت المـادة ٢١٣ من التقنين البحرى بأن يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتلف وأضرار ما لم يثبت أن ذلك ناتج عن سبب من الأسباب الآتية :

أولا : الأخطاء الملاحية : يقضى البند (١) من المـادة ٢١٣ بأن الناقل لا يسأل عن أخطاء الربان فى الملاحة أو الملاحين أو السواقين أو غيرهم من العمال • والمقصود من هذه الفقرة ألا يسأل الناقل عن الأخطاء الملاحية الصادرة من الربان أو البحارة أو المرشد أو أى مستخدم آخر للناقل • على أن صياغة النص على النحو المذكور فيما تقدم قد تؤدى الى فهم خاطىء لقصد الشارع لأنه وصف أخطاء الربان التى تعفى الناقل بأخطائه فى الملاحة ، ولم ينصرف الوصف الى أخطاء تابعيه الآخرين ، ومن غير المقبول بداهة أن يعفى الناقل من أخطاء تابعيه أيا كان نوعها ، بل المقصود أن الأخطاء التى يعفى منها الناقل ، هى الأخطاء الفنية المتعلقة بقيادة السفينة ، دون الأخطاء التجارية المتصلة بشحن البضـاعة أو حفظها أو رصها أو تفريغها ، بل لا يجوز للناقل متى توافرت شروط تطبيق القواعد الخاصة للمسئولية أن ينص فى عقد النقل على اعفائه من المسئولية عن هذه الأخطاء • ويؤكد هذا الفهم ما ورد فى الفقرة الأخيرة من المـادة ٢١٣ من أنه للشاحن أن يثبت وقوع الخسائر أو الأضرار بفعل من الناقل أو عماله اذا لم يستفد هؤلاء من البند الأول من هذه المـادة •

ثانيا : العيب الخفى فى السفينة :تضمن البند (٢) من المادة ٢١٣ العيب الخفى للسفينة ، كسبب لاعفاء الناقل من المسئولية • والمقصود بالعيب الخفى ، العيب الذى لا يمكن الكشف عنه بالفحص المعتاد • وقد

حكم بأن العيب الخفى الذى يكون من طبيعته اعفاء الناقل البحرى من المسئولية يفترض فيه أنه لا يمكن الكشف عنه بالرقابة أو التجربة الفنية العادية ، ولا يعد كذلك العيب القائم فى آلات التبريد الموجودة بالسفينة مما يترتب عليه تلف الفاكهة المشحونة على هذه السفينة [1] .

ثالثا : الاضراب والاغلاق :يعتبر اضراب العمال أو ما يترتب عليه من ايصاد أبواب العمل Lock-outs وكل ما يعترض مواصلة العمل كليا أو جزئيا من أسباب اعفاء الناقل من المسئولية ، وفقا لما نص عليه البند (٣) من المادة ٢١٣ . فاذا حدث الضرر للبضاعة بسبب اضراب عمال الموانىء وامتناعهم عن تفريغ البضاعة فان الناقل لا يسأل عن هذا الضرر .

رابعا : القوة القاهرة : نص البند (٤) على الحادث الطارىء والقوة القاهرة ، كسببين لاعفاء الناقل من المسئولية . ويقصد بالحادث الطارىء أو القوة القاهرة فى هذا المجال ، كل أمر لا يمكن توقعه ولا تفاديه ويجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا ، من ذلك هبوب عاصفة شديدة ، أو هياج البحر هياجا غير عادى ممايؤدى الى تلف البضاعة المشحونة [2] . ولا تعد أخطار البحر Perils of the sea من قبيل القوة القاهرة ، الا اذا بلغت من الشدة مدى يجعلها غير متوقعة الحدوث ، أو غير مستطاع دفعها[3] . وتطبيقا لذلك حكم بأنه لا يعتبر من قبيل القوة القاهرة ، الجو السيىء

---

(١) محكمة السين التجارية فى ٨ مايو سنة ١٩٦٣ D.M.F. — ١٩٦٤ — ٦٧٨ وانظر سابقا رقم ٩٥ .

(٢) محكمة السين التجارية فى ٥ فبراير سنة ١٩٦٣ D.M.F. — ١٩٦٣ — ٦١٧ .

(٣) نقض مصرى فى ١٧ مايو سنة ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ ص ١١٢٩ .

الذى صادف السفينة ، متى كان لا يجاوز الجو الذى يسيطر على مكان الضرر فى نفس الوقت من السنة ، اذ يعتبر حادثا متوقعا لا يشكل قوة قاهرة[1] • ولا يكفى للتمسك بالقوة القاهرة أن يكون سبب الحادث غير معروف ، بل على الناقل أن يثبت أن حادثا غير ممكن توقعه وتفاديه كان سبب الكارثة[2] •

وتعتبر أخطاء الغير من قبيل القوة القاهرة ، ويقصد بالغير فى هذا الصدد ، كل شخص لا يكون الناقل مسئولا عن أفعاله ، كما لو حدث تصادم بين السفينة الناقلة للبضاعة وسفينة أخرى بخطأ من ربان هذه السفينة الثانية وترتب على ذلك ضرر للبضاعة محل النقل •

كما تعتبر أعمال السلطة العامة من القوة القاهرة ، كفرض حصار بحرى حول ميناء ما لسبب حربى أو صحى •

خامسا : العيب الذاتى للبضاعة ، وما فى حكمه : ورد فى البند (٥) كسبب لاعفاء الناقل من المسئولية « العيب الخاص فى البضاعة أو العيب فى حزمها أو تغليفها أو ماينشأ عن نقصان أثناء السفر فى الحجم أو الوزن بقدر ما تجيزه العادة فى المرافىء المقصودة »

وعلى ذلك لايسأل الناقل عن الضرر الذى يلحق البضاعة بسبب طبيعتها الخاصة وعدم تحملها للرحلة البحرية ، وينتج العيب الذاتى للبضاعة عن زيادة حساسية البضاعة للتلف[3] ، كما لو كانت البضاعة

---

(١) استئناف باريس فى ١٨ ديسمبر سنة ١٩٦٤ D.M.F. — ١٩٦٦ — ٨٩
(٢) استئناف باريس فى ٢٣ نوفمبر سنة ١٩٦٢ D.M.F. — ١٩٦٣ — ٥٤٤ •
(٣) أنظر رسالتنا بعنوان « الخطر فى التأمين البحرى » رقم ٢٥٨ ص ٤٠٣ •

مما يتلف نتيجة الحرارة أو البرودة أو التعرض للرطوبة • ويرجع سبب اعفاء الناقل من نتائج العيب الذاتى للبضاعة ، الى تشبيه هذا العيب بخطأ الشاحن ، لأنه قد شحن بضاعة لا تقوى بطبيعتها على تحمل عملية النقـل[1] •

كما لا يسأل الناقل عن الضرر الذى يلحق البضاعة بسبب تقصير الشاحن أو خطئه فى حزمها أو تغليفها • ولا يسأل الناقل أيضا عن عجز الطريق ويحدد قدره عرف الميناء المرسلة اليه البضاعة •

سادسا : ما ينشأ عن أعمال المساعدة أو الانقاذ : وأخيرا يقضى البند ( ) من المـادة ٢١٣ بعدم مسئولية الناقل عن الأضرار التى تنشأ بسبب القيام بمساعدة أو اسـعاف بحرى أو بمحاولة ترمى الى ذلك أو اذا حدث أن حادت وهى تقوم بهذا العمل •

وعلى ذلك يعفى الناقل من المسئولية ، اذا لحق البضاعة ضرر نشأ عن قيام الربان بتقديم مساعدة لسفينة أخرى فى حالة خطر بقصد انقاذ الأرواح أو الأموال • ولا يشترط للاعفاء أن يتم الانقاذ فعلا ، بل يكفى أن يثبت محاولة الربان ذلك •

يقصد بعبارة « اذا حدث أن حادت السفينة وهى تقوم بهـذا العمل » أنه اذا اضطر الربان الى الانحراف عن خط السير المحدد بسبب انقاذ أو محاولة انقاذ سفينة أخرى ، فلا يسأل الناقل عن نتائج هذا الانحـراف •

ويترتب على قيام سبب من هذه الأسباب ، اعفاء الناقل من المسئولية ،

---

(١) ريبير حـ ٢ رقم ١٧١٧ ، على جمال الدين رقم ٣٩٨ •

ويكفى أن يثبت الناقل وجود السبب الذى يعفيه ، وللشاحن أن يثبت العكس ، باثبات أن الضرر ناتج عن فعل الناقل أو تابعيه •

٣٠٨ — شروط الاعفاء من المسئولية : قد يضـــع الناقل شروطا فى سند الشحن ، ترمى الى اعفائه من المسئولية عن الضرر الذى يلحق البضاعة ، وسواء وقع الضرر نتيجة فعله أو فعل تابعيه • وقد ثار الجدل حول صحة هذه الشروط ، فذهب رأى فى الفقه الفرنسى الى بطلانهـــا لمخالفتها للنظام العام وتعارضها مع القواعد القانونية العامة [١] • الا أن الرأى الراجح يعتبرها صحيحة [٢] •

وفى نطاق القانون الليبى ، نجد أن التقنين المدنى قد تضمن نصا يعتبر هذه الشروط صحيحة ، اذ تنص الفقرة الثانية من المـــادة ٢٢٠ على أنه « يجوز الاتفاق على اعفاء المدين من أية مسئولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدى ، الا ما ينشأ عن غشه أو عن خطئه الجسيم • ومع ذلك يجوز للمدين أن يشترط عدم مسئوليته عن الغش أو الخطأ الجسيم الذى يقع من أشخاص يستخدمهم فى تنفيذ التزامه » • وتطبيق هذا النص فى نطاق النقل البحرى يؤدى الى نتائج خطيرة ، اذ يجوز للناقل وفقا لهذا النص أن يشترط عدم مسئوليته عن أخطائه الشخصية دون غشه أو خطئه الجسيم ، ويجوز له أيضا أن يشترط اعفاءه من غش تابعيه كسرقة البضاعة أو من خطئهم الجسيم •

وعلى الرغم من أن المـــادة ٢١٥ من التقنين البحرى تقضى ببطلان شروط الاعفاء من المسئولية فى عقد النقـــل البحرى ، على ما سنرى

---

(١) بونكاز رقم ٥١٩ وفرموند رقم ١٢٥ •
(٢) ريبير حـ ٢ رقم ١٧٣٧ ، ليون كان ورينو حـ ٥ رقم ٧٤٤ ، دانجون حـ ٢ رقم ٨٤٣ •

بالتفصيل ، فانه من المتصور أن يورد الناقل شرطا يعفيه من المسئولية ، استنادا على نص الفقرة الثانية من المادة ٢٢٠ مدنى ، ويمكن اعمال هذا الشرط فى الحالات التى لا تنطبق فيها القواعد الخاصة لمسئولية الناقل البحرى على النحو الذى رأيناه[1] .

ونرى أنه يمكن مع ذلك الوصول الى بطلان شرط الاعفاء من المسئولية فى عقد النقل ، تأسيسا على أن هذاالعقد قد تم فى شكل نموذج مطبوع مقدما يفرضه الناقل على الشاحن ، فانه يعتبر من قبيل عقود الاذعان ، فيجوز للقاضى وفقا للمادة ١٤٩ من التقنين المدنى أن يعدل ما قد يتضمنه عقد الاذعان من شروط تعسفية أو أن يعفى الطرف المذعن منها ، وفقا لما تقضى به قواعد العدالة . ويعتبر هذا النص آمرا ، فلا يجوز الاتفاق على مخالفته .

٣٠٩ — تقرير بطلان شروط الاعفاء فى معاهدة بروكسل: كان العمل يجرى فى بعض الدول على ادراج شروط فى وثائق الشحن ، تعفى الناقل من المسئولية عن الأضرار التى قد تلحق البضائع ، سواء وقع الضرر بخطأ من الناقل أو من تابعيه . ورأينا أن القضاء يعتبر مثل هذه الشروط صحيحة ، سواء تعلق الأمر باشتراط الاعفاء من نتائج الأخطاء الملاحية أو الأخطاء التجارية .

وقد ترتب على وجود مثل هذه الشروط ، الحاق أبلغ الضرر بالشاحنين أصحاب البضائع ، وبالبنوك التى تقوم بفتح الاعتمادات المستندية لسداد ثمن البضائع ، والتى تعتبر البضائع المنقولة ضمانا لها للحصول على حقوقها من الشاحن . كما أضرت هذه الشروط شركات

---

(١) انظر ما تقدم من رقم ٢٩٦ الى رقم ٣٠٠ .

التأمين التى تقوم بعقد التأمين البحرى على البضائع المنقولة ، والتى تشترط فى وثائق التأمين ، الحلول محل الشاحن فى الحقوق المقررة له قبل الناقل • ولمـا كانت هذه الشروط ترد فى وثائق الشحن التى تتخذ شكل نماذج مطبوعة ومعدة مقدما من قبل الناقل ، فقد طالب الشاحنون بشدة ، الغاء هذه الشروط من سندات الشحن ، وانضم اليهم فى هـذا النضال البنوك وشركات التأمين • وكان من صدى ذلك ، صدور قانون هارتر Harter Act فى الولايات المتحدة الأمريكية سـنة ١٨٩٣ ، والذى قضى ببطلان شروط الاعفاء من المسئولية عن الأخطاء التجارية ، مع تقرير اعفاء الناقل من الأخطاء الملاحية لتابعيه • وترجع استجابة المشرع الأمريكى لرغبة الشاحنين ، الى أن الولايات المتحدة لم تكن من الدول البحرية الناقلة ، لضعف أسطولها التجارى ، بقدر ما كانت من الدول التجارية المصدرة لانتاجها الوفير • وقد لاقى هذا القانون استجابة كبيرة فى دول أخرى ، فصدرت تشريعات مماثلة له فى استراليا وكندا ونيوزلنـدا •

وقد طالبت عدة دول بوضع معاهدة دولية تسـتمد نصوصها من قانون هارتر ، حتى تتحقق المساواة بين الناقلين فى مختلف الدول • لذلك عقدت جمعية القانون الدولى اجتماعا فى لاهاى فى سبتمبر سنة ١٩٢١ بنـاء على طلب انجلترا برغم أنها من الدول البحرية الاولى من حيث أسطولها ، ولكن دعوتها جاءت استجابة لرغبة دول الدومنيون Dominion وهى ممتلكات بريطانيا المستقلة مثل استراليا وكندا ونيوزيلندا والتى تعد من الدول الشاحنة لا الناقلة • وقد أسفر هذا المؤتمر عن وضع قواعد لاهاى سنة ١٩٢١ المتضمنة لأحكام قانون هارتر ، واتخذت هذه القواعد شكل سند شحن نموذجى ، يستمد قوة الزامه من اتفاق الطرفين على الأخذ به • ولم ترتض معظم الدول هذا الحل ، فبحثت عن حل أكثر فاعلية ، يوفق بين مصالح الشاحنين والمؤمنين والبنوك من ناحيـة ،

ومصالح المجهزين أصحاب شركات النقل من ناحية أخرى • ولذلك عقد مؤتمر دولى فى بروكسل سنة ١٩٢٢ انتهت أعماله بابرام معاهدة بروكسل بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن فى ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ وتعتبر نصوص هذه المعاهدة آمرة وتلزم الدول المنضمة اليها ، وكان أهم ما تضمنته هو تقرير بطلان شروط اعفاء الناقل البحرى من المسئولية عن الأخطاء التجارية أو ما يعتبر فى حكم هذه الشروط •

٣١٠ — شروط الاعفاء فى التقنين البحرى الليبى : لما كانت القواعد الخاصة لمسئولية الناقل البحرى ، الواردة فى التقنين البحرى الليبى ، قد أخذت عن نصوص المعاهدة الدولية لسندات الشحن ، فقد نصت المادة ٢١٥ على أن « يقع باطلا كل شرط أدرج فى وثيقة شحن أو فى أية وثيقة للنقل البحرى ، اذا كانت غايته المباشرة أو غير المباشرة ، ابراء ذمة الناقل من المسئولية المترتبة عليه قانونا أو نقل عبء الاثبات عمن تعينه القوانين أو مخالفة قواعد الاختصاص • ويعد من شروط الابراء أى شرط يترك للناقل منفعة التأمين عن البضائع وأى شرط آخر يماثله » •

ومعنى ذلك أن الشروط التى يضعها الناقل فى سند الشحن ، والتى تقضى صراحة باعفائه من المسئولية سواء عن فعله أو عن فعل تابعيه ، تعد باطلة ، مع ملاحظة ما قدمناه من أن الناقل يعفى قانونا من نتائج أخطاء تابعيه الملاحية (١) •

ونلاحظ أن تطبيق هذا الحكم قاصر على المجال الذى سبق تحديده للقواعد الخاصة لمسئولية الناقل البحرى والتى نصت عليها المادة ٢١١ ، وبحيث يمكن اعمال شرط الاعفاء فى الأحوال التى يخضع فيها عقد النقل البحرى للقواعد العامة ، اذ يجوز وفقا لهذه القواعد اشتراط الاعفاء من

(١) أنظر ما تقدم رقم ٣٠٦ .

المسئولية ، الا اذا عد العقد من عقود الاذعان • ولا يغير من هذا الفهم ما جاء فى نص المـادة ٢١٥ من أن شرط الاعفاء يبطل سواء أدرج فى سند الشحن أو فى أية وثيقة للنقل البحرى ، اذ المقصود أن تكون هذه الوثيقة مماثلة لسند الشحن كالسند برسم الشحن أو لأجل الشحن والذى يصدر قبل شحن البضاعة[1] • اذ بدون هذا الفهم ، يكون تحديد نطاق قواعد المسئولية الخاصة للناقل البحرى ، لغوا لا معنى له •

ولا يقتصر البطلان على شروط الاعفاء الصريحة ، وانما يشمل كل شرط من شأنه أن يؤدى ولو بطريق غير مباشر الى الاعفاء من المسئولية • ولذلك يعتبر فى حكم شروط الاعفاء من المسئولية ما يأتى :

١ ـ الشروط التى يترتب عليها نقل عبء الاثبات عمن يجب عليه قانونا ، وعلى ذلك تعد شروط الجهـل بالوزن أو المقـدار أو الحالة باطلة[2] ، اذ يلتزم الناقل بأن يدرج فى سند الشحن البيانات التى يقدمها الشاحن عن وزن البضاعة وكميتها ونوعها ، الا فى الحالتين اللتين استثنتهما المـادة ٢٠٢ من التقنين البحرى •ولا يجوز للناقل أن يدرج فى أية حالة تحفظا يتعلق بشكل البضاعة وحالتها الظاهرة • ولذا يلتزم الناقل بأن يسلم البضاعة وفقا لأوصافها المدرجة فى سند الشحن ، فاذا أدعى أن البضاعة سلمت اليه مخالفة لتلك الأوصاف كان عليه عبء اثبات ما يدعى ، وتؤدى شروط الجهل بالوزن أو المقدار أو الحالة الى نقل عبء الاثبات على الشاحن الذى عليه أن يثبت الحالة الحقيقية للبضاعة عند تسليمها

---

(١) انظر ما تقدم رقم ٢٥٩ •

(٢) وقد استقر القضاء فى فرنسا على اعتبار شروط الجهل بالوزن من قبيل شروط الاعفاء من المسئولية • انظر ريبير د ٢ ١٧٧٨ ، وانظر حكما فى هذا المعنى لمحكمة استئناف اكس فى ٢ يونيو سنة ١٩٥٩ D.M.F. — ١٩٦٠ — ٣٤٧ •

الى الناقل ، ولذلك تبطل هذه الشروط لأنها تعد فى حكم اعفاء الناقل من المسئولية • وترتيبا على ما تقدم فان تسليم سند شحن نظيف الى الشاحن مقابل أن يسلم الأخير الى الناقل خطاب ضمان يدرج فيه التحفظات التى يريدها الناقل ، يعد فى حكم شروط الاعفاء ، لأنه يؤدى الى قلب عبء الاثبات وذلك على عكس ما قضت به محكمة النقض المصرية من أن خطابات الضمان تعد صحيحة وفقا لمعاهدة بروكسل [1] •

كما يعد أى شرط آخر من شأنه نقل عبء الاثبات عن عاتق الناقل الى عاتق الشاحن أو المرسل اليه ، فى حكم شروط الاعفاء من المسئولية ، كما لو اتفق على أن يثبت الشاحن سبب الضرر الذى لحق البضاعة أثناء النقل ، اذ أن الناقل مسئول عن كل ما يلحق البضاعة من ضرر أثناء النقل ولا يستطيع التخلص من المسئولية الا باثبات السبب القانونى للاعفاء (المـادة ٢١٣) •

٢ — الشروط التى تؤدى الى مخالفة قواعد الاختصاص ، وعلى ذلك فاذا كان الاختصاص منعقدا للقضاء الليبى بنظر نزاع معين وفقا لقواعد تقنين المرافعات ، فان أى شرط يرد فى سند الشحن ، يترتب عليه حرمان هذه المحاكم من الاختصاص المقرر لها قانونا ، يعد باطلا • كما يعد كذلك شرط التحكيم ، أى الاتفاق على عرض أى نزاع ينشأ عن سند

---

(١) نقض مصرى فى ٢٢ مارس سنة ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ ص ٦٢٧ وقد سبقت الاشارة اليه . ويكاد يجمع شراح القانون البحرى فى مصر على عدم صحة خطابات الضمان وفقا لمعاهدة سندات الشحن . مصطفى طه اصول رقم ١٥٤ والوجيز ص ٢١١ هامش (٣) على يونس جـ ٢ ص ١٧ هامش (٤) ، على جمال الدين رقم ٥٠٨ ، على البارودى ونقده للحكم المذكور رقم ١٢٢ وانظر مؤلفنا فى القانون البحرى المصرى رقم ٣٩٠ وتعليقنا على حكم النقض المشار اليه بعنوان « خطابات الضمان وفقا لمعاهدة سندات الشحن » مجلة القانون والاقتصاد — ٣٨ — ٣٧٥ .

الشحن على هيئة تحكيم يحدد السند تشكيلها ، بشرط أن ينص فى هذه الحالة على تفويض المحكمة بالصلح ، لأن فى هذا التفويض تحللا من القواعد الخاصة للمسئولية الواردة فى التقنين البحرى ، وهى قواعد آمرة ، ومن أهمها الحكم ببطلان شروط الاعفاء من المسئولية(1) .

٣ — الشروط التى يترتب عليها التنازل للناقل عن حق صاحب البضاعة فى تعويض التأمين عند تحقق خطر من الأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها ، لأن وجود مثل هذا الشرط فى سند الشحن يترتب عليه بطريق غير مباشر ، اعفاء الناقل من المسئولية ، وتغطية أخطائه وأخطاء تابعيه بمصاريف يلتزم بها الشاحن ، ذلك أن وجود شرط التنازل عن التأمين الى الناقل يعنى أنه فى حالة وقوع الضرر ، سيحصل الناقل على تعويض التأمين من المؤمن ، وان قام الناقل بدفع تعويض الى الشاحن عن الضرر ، الا أن الأمر فى النهاية يصبح كما لو كان الناقل قد دفع هذا التعويض من المبلغ الذى سيحصل عليه من المؤمن ، بينما تحمل صاحب البضاعة مصاريف هذا التأمين وقسطه . ولذلك فان شروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين التى ترد فى وثائق التأمين البحرى على البضائع تقضى بعدم التزام المؤمن بشرط التنازل عن التأمين الى الناقل ، ويسمى هذا الشرط « شرط عدم الانتفاع Not to Inure Clause » (2) .

٣١١ — التحديد القانونى للمسئولية : نصت المادة ٢١٤ من التقنين البحرى فى فقرتها الأولى على أن « لا تتعدى مسئولية الناقل عن الخسائر

---

(1) وتقضى المادة ٧٥٥ من تقنين المرافعات الليبى بأن المحكمين المفوضين بالصلح معفون من التقيد بقواعد القانون .

(2) انظر بحثا لنا بعنوان « تفسير وثيقة التأمين البحرى على البضائع » ومنشور بمجلة الاتحاد العام العربى للتأمين السنة الثانية العددان الثالث والرابع ص ١١٠ وانظر خاصة رقم ٢٦ ص ١٣٥ .

والأضرار اللاحقة بالبضائع عن كل طرد أو وحدة مبلغ مائة جنيه ليبى أو أى مبلغ آخر يحدد بلائحة تصدر بعد نشر هذا القانون » • والمقصود من ذلك أن المشرع يضع حدا أقصى لمسئولية الناقل ، للتوفيق بين مصلحة طرف عقد النقل ، فاذا كان الناقل لا يجوز له أن يشترط اعفاءه من المسئولية الناشئة عن عقد النقل اضرارا بالشاحن ، فان مسئوليته لا تتعدى مائة جنيه ليبى عن كل طرد أو وحدة يلحقها ضرر أثناء النقل •

ويقصد بالطرد ، وفقا لهذا النص ، حزم البضاعة أو جزء منها أو تجميعها فى رباط واحد بقصد نقلها كصندوق أو جوال [1] • أما الوحدة فلا يقصد بها البضاعة المشحونة فى مجموعها وانما الوحدة التى تتخذ كأساس لحساب أجرة النقل كالطن أو الكيلوجرام •

ويعتبر مبلغ المائة جنيه هو الحد الأقصى الذى يمكن أن تصل اليه مسئولية الناقل بحيث اذا جاوز الضرر هذا الحد فلا يلتزم الناقل بأكثر منه • بيد أنه ليس ثمة ما يمنع من الاتفاق بين الشاحن والناقل على حد للمسئولية يجاوز هذا التحديد القانونى •

ولكن ما هو الحكم اذا كانت قيمة البضاعة والضرر الذى يلحقها أكثر من الحد المقرر قانونا ؟ تفرق الفقرتان الاولى والثانية من المادة ٢١٤ بين فرضين :

الأول : اذا لم تذكر القيمة الحقيقية للبضاعة فى سند الشحن ، وفى هذه الحالة يسرى التحديد القانونى على نحو ما بينا •

الثانى : اذا صرح الشاحن بنوع البضاعة وقيمتها قبل الشحن ،

---

(١) على جمال الدين رقم ٥٢٢ .

وأدرج هذا التصريح فى سند الشحن ، وفى هذه الحالة يلتزم الناقل بدفع القيمة الحقيقية للبضاعة ، دون أن يحق له التمسك بالتحديد القانونى ، الا اذا أثبت عكس المدرج فى سند الشحن عن قيمة البضاعة • وقد قضت الفقرة الثالثة من المادة ٢١٤ ، بأنه اذا لم يعترف الناقل بصحة التصريح فى وقت اجرائه ، فله أن يدرج فى سند الشحن تحفظات معللة ، ويقع حينئذ اثبات القيمة الحقيقية على عاتق الشاحن او المرسل اليه • أى انه يجوز للناقل فى الحالة التى يذكر فيها الشاحن قيمة البضاعة فى السند أن يورد تحفظات تتعلق بهذه القيمة بشرط أن تنبنى هذه التحفظات على أسباب يذكرها الناقل فى السند • ويلتزم الشاحن أو المرسل اليه فى هذه الحالة باثبات القيمة الحقيقية للبضاعة •

ويثور التساؤل حول سريان التحديد القانونى لمسئولية الناقل ، فى الحالة التى يحدث فيها الضرر نتيجة غش يرتكبه الناقل أو أحد تابعيه • ونرى مع البعض أن الناقل لا يحق له التمسك بهـذا التحديد فى حالة الغش تطبيقا للقاعدة الأصولية التى تقضى بأن الغش يفسد كل شىء وذلك سواء صدر الغش من الناقل أو من تابعيه [1] •

وتقضى الفقرة الأخيرة من المـادة ٢١٤ بأن يعد باطلا كل شرط يحصر فيه الناقل مسئوليته بمبلغ دون المبلغ الذى نصت عليه هذه المادة • أى انه اذا كان الاتفـاق على حد يزيد على الحد الأقصى للمسئولية

---

(١) ريبير جـ ٢ رقم ١٨١٩ ، مصطفى طه الوجيز رقم ٤٠٠ . مع ملاحظة أن ريبير يرى الاخذ بالرأى الوارد فى المتن اذا كان الغش صادرا من الناقل شخصيا ، على أن يتمسك الناقل بالتحديد القـانونى متى وقع الغش من تابعيه . ويبدو أن محكمة النقض المصرية تأخذ أيضا بنفس الرأى ، اذ قضت بأن الناقل يستفيد من التحديد القانونى للمسئولية الواردة فى معاهدة بروكسل فى جميع الاحوال الا ما يكون ناشئا عن غش الناقل شخصيا . حكم النقض فى ١١ فبراير سنة ١٩٦٠ مجموعة النقض السنة ١١ ص ١٢٦ .

جائزا ، فان الاتفاق على حد يقل عن هذا الحد جائز ا•كما لاحظنا أن الحد المقرر قانونا للمسئولية يعتبر حدا أقصى لها ، ولكن قد يحكم القاضى بتعويض أقل منه متى كان الضرر يقل عن هذا الحد • ولذا يمكن أن ننتهى الى أن الحد المقرر فى المادة ٢١٤ للتعويض ، يعتبر الحد الأقصى للتعويض القانونى ولكنه يعتبر الحد الأدنى للتعويض الاتفاقى •

المطلب الثالث

دعــوى المسئولية

٣١٢ – طرفا الدعوى : لمـا كان عقد النقل يبرم أساسا بين الناقل والشاحن ، لذلك ، فان دعوى المسئولية انما تكون أصلا للشاحن ضــد الناقل • على أننا رأينا فيما سبق ، أن المرسل اليه كحائز لسند الشحن ، يكتسب ما ينشأ عن السند من حقوق ويلتزم بما يرد فيه من شروط[1] ، لذلك فمن المقرر أن للمرسل اليه أيضا رفع دعوى المسئولية ضد الناقل ، متى أخل الأخير بالتزاماته • كذلك قد ترفع الدعوى من المؤمن ضــد الناقل ، وذلك فى حالة قيام الشاحن أو المرسل اليه بالتأمين على البضاعة المنقولة ، وكان سبب مسئولية الناقل من بين الأخطار المؤمن ضد نتائجها فى وثيقة التأمين ، اذ تقضى المــادة ٣٦٤ من التقنين البحرى بأنه اذا ألزم المؤمن بالدفع عن هلاك أو ضرر تقع مسئوليته على الغير ، فله أن يمارس حقوق المستأمن الذى عوضه ، وأن يحل محله فى دعاواه •

٣١٣ – المحكمة المختصة : ترفع دعوى المسئولية أمام المحكمة التى تقضى قواعد قانون المرافعات باختصاصها ، اذ لم يتضمن التقنين البحرى نصا يتعلق بالاختصاص فى هذا الصدد • الا أنه يلاحظ ما تقضى به المادة

---

(٢) انظر ما تقدم رقمى ٢٥٧ و ٢٨٦ •

٢١٥ من أنه يبطل أى شرط يرد فى سند الشحن ، ويترتب عليه مخالفة قواعد الاختصاص .

٣١٤ – التحفظ عند استلام البضاعة : وضع التقنين البحرى الليبى وسيلة يمكن فيها المدعى فى دعوى المسئولية ، من اثبات الضرر ، نصت عليها المادة ٢١٨ ، وذلك بالزام مستلم البضاعة ، اذا تبين وقوع ضرر لها بعمل تحفظ أو احتجاج يوجه الى الناقل ، وفرق المشرع بالنسبة للمواعيد التى يجب أن يتم فيها هذا التحفظ بين فرضين :

الأول : اذا كان الضرر ظاهرا ، وفى هذه الحالة يجب على مستلم البضاعة أن يوجه التحفظ الى النـــاقل فورا ودون ابطاء ، أى بمجرد استلام البضاعة .

الثانى : اذا كان الضرر غير ظاهر ، يجب ابلاغ التحفظ الى الناقل خلال ثلاثة أيام من استلام البضاعة . ولا تدخل أيام العطلة فى حساب هذه المـــدة .

وقد حدد القانون للتحفظ شكلا معينا ، اذ يجب أن يكون كتابيا حتى ينتج أثره .

ونلاحظ أن نص المـــادة ٢١٨ قد ذكر حالة هلاك البضاعة من بين الحالات التى يجب فيهـــا توجيه التحفظ الى الناقل ، ومن البدهى أن المشرع يقصد الهلاك الجزئى للبضاعة ، دون الهلاك الكلى لها ، اذ لا يكون هناك تسليم للبضاعة فى الحالة الأخيرة ، حيث يجرى حساب المدة الخاصة بتوجيه التحفظ من تاريخ هذا التسليم . كما أنه لا محل لهذا التحفظ فى حالة تمثل الضرر فى تأخير وصول البضاعة عن الميعاد المحدد أو المناسب، اذ قد يتم تسليم البضاعة فى حالة جيـــدة فلا تكون أمام ضرر ظاهر

أو غير ظاهر • وعلى ذلك فالتحفظ مطلوب فقط فى حالتى الهلاك الجزئى والتلف [1] •

ولم يرتب المشرع الليبى ، كما فعل المشرع المصرى مثلا ، على عدم توجيه التحفظ فى الميعاد القانونى جزاءا بعدم قبول دعوى المسئولية [2]، بل اكتفى فى هذه الحالة بتقرير قرينة من مقتضاها أن يفترض استلام المرسل اليه للبضاعة بحالتها الموصوفة فى سند الشحن • فاذا ادعى المرسل اليه غير ذلك كان عليه عبء اثبات ما يدعيه •

ولا يكفى أن يتم التحفظ فى صيغة عامة وغير محددة لطبيعة التلف وأهميته [3] ، ولذا لا يبدأ الميعاد القانونى للتحفظ الا بالاستلام الفعلى للبضاعة من جانب المرسل اليه ، حتى يمكنه فحص البضاعة والتحقق من حالتها •

وقد نصت الفقرة الأخيرة من المـادة ٢١٨ على أنه « يحق دائما الناقل أن يطلب كشفا وجاهيا عن حالة البضائع لدى تسلمها » • أى ان الناقل يستطيع أن يثبت حالة البضاعة قبل شحنها بمقتضى كشف يتم فى حضور الشاحن أو مندوبه ، حتى يتفادى أى نزاع بعد ذلك حول هذه المسألة •

٣١٥ — تقادم دعوى المسئولية : تقضى المـادة ٢١٩ من التقنين البحرى بأن يسقط بالتقـادم فى جميع الأحوال حق اقامة الدعوى على

---

(١) قارب حكم لمحكمة الاستئناف المختلطة فى ٢٤ مارس سنة ١٩١٥ . D.M.F. السنة ٢٧ ص ٢٣٨ .

(٢) أنظر فى أحكام الدفع بعدم المسئولية فى القـانون المصرى مؤلفنا فى القانون البحرى المصرى رقم ٣٦٩ .

(٣) نقض فرنسى فى ١٠ ديسمبر سنة ١٩٦٢ Bull. — ١٩٦٣ — ٢١٩ .

الناقل بمضى سنة بعد تسليم البضـاعة ، فاذا لم يتم التسليم ، كما لو هلكت البضـاعة كلية ، فبعد سنة من اليوم الذى كان يجب تسليمها فيه ، أى من الميعاد المحدد أو المناسب لوصول البضاعة •

وتعتبر هذه المدة على قصرها ، مدة تقادم ، تخضع لأسباب الوقف والانقطاع المقررة فى القواعد العامة • وقد أراد المشرع من تقرير هذه المدة القصيرة ، أن يعجل بتصفية المنازعات الناشئة عن عقد النقل ليمنع تعطيل النشاط التجارى للناقل •

الفرع الثـانى

عقـد نقل الأشخاص

٣١٦ — تمهيد : نظم التقنين البحرى عقد نقل الاشخاص فى المواد من ٢٢٢ الى ٢٣٤ تحت عنوان « نقل الركاب » •

وقد أبرمت فى بروكسل معاهدتان دوليتان فى هذا المجال ، تتعلق الأولى بالركاب المتسللين فى ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧ ، والثانية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر فى ٢٩ ابريل سنة ١٩٦١ وتنظم مسئولية الناقل البحرى فى مواجهة الركاب • ولما كانت هاتان المعاهدتان قد أبرمتا بعد صدور التقنين البحرى الليبى ، فلم ترد أحكامهما بين نصوصه ، لذا فمن المناسب أن نتعرض لهما فى هذه الدراسة •

ونقسم دراستنا فى هذا الفرع الى مبحثين ، نتكلم فى الأول عن عقد نقل الأشخاص فى التقنين البحرى الليبى ، ثم نعرض فى الثانى لأحكام المعاهدة الدولية الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر •

المبحث الأول

عقد نقل الأشخاص بحرا فى القانون الليبى

٣١٧ — تعريف : يعرف هـذا العقد ، بأنه عقـد يبرم بين الناقل والمسافر ، بقصد نقل الأخير من ميناء الى آخر ، على أن يكون المسافر شخصا آخر غير الربان والبحارة وتابعى الناقل ، وسواء تم النقل على سفينة مخصصة لنقل الركاب أو لنقل البضائع • ونكون بصدد عقد نقل أشخاص أيضا ولو لم يكن المقصود هو نقل المسافر من ميناء الى آخر ، وانما القيام برحلة دائرية round cruise تنتهى بنفس الميناء الذى بدأت منه [1] •

٣١٨ — نقل أمتعة المسافر : يحمل المسافر معه عادة بعض الأمتعة ، يتم نقلها معه على السفينة التى يستقلها • وتقضى المـادة ٢٢٤ من التقنين البحرى بأن يخضع نقل أمتعة الراكب للأحكام الخاضع لها نقل البضائع، ما لم يحتفظ الراكب بحراستها • وفى هذه الحالة لا يعد الربان مسئولا عن الخسائر والأضرار ما لم تكن ناجمة عن فعل البحارة [2] • أى أن هذا النص يبين الطبيعة القانونية لنقل الأمتعة ، ويفرق فى هذا الصدد بين فرضين :

الأول : اذا سـلم المسافر أمتعته الى الربان ليحفظها فى عنـابر السفينة ، فيعتبر المسافر فى هذه الحالة كالشاحن بالنسبة لهذه الأمتعة ، وتسرى على نقل الأمتعة أحكام عقد نقل البضائع ، ونرى أن هذا الحكم

---

(١) تشورلى وجايلز ص ٨٤ ، على جمال الدين رقم ٦٢٥ .

(٢) نلاحظ ان نصوص التقنين البحرى الخاصة بعقد نقل الاشخاص تعبر كثيرا عن الناقل بالربان ، وربما يرجع ذلك الى أن الربان يمثل النـاقل فى تنفيذ النقل .

الوارد فى المادة ٢٢٤ صراحة ، يتعارض مع ما جاء فى نص المادة ٢١١ ، من أن القواعد الخاصة لمسئولية الناقل ، لا تسرى الا على النقل بسند شحن • كما نلاحظ أن المسافر لا يلتزم ، بدفع أجرة نقل على هذه الأمتعة ، متى كان يسوغ له ادخالها فى السفينة بمقتضى تذكرة السفر ، ما لم يتفق على غير ذلك •

الثانى : اذا احتفظ المسافر بأمتعته فى قمرته التى يقيم فيها بالسفينة ، فلا يسأل الناقل فى هذه الحالة عن الضرر الذى يلحق الامتعة ، لأنها لا تكون فى حراسة الناقل وانما فى حراسة المسافر •

ومع ذلك يسأل الناقل عن الأضرار التى تقع لهذه الأمتعة ، متى وقع الضرر بفعل البحارة أو الربان [1] . ويسأل الربان عن تقصيره فى الاشراف على البحارة فى هذا الخصوص •

٣١٩ — تذكرة السفر : تنص المادة ٢٢٣ من التقنين البحرى على أنه « اذا صدرت تذكرة السفر أو العقد باسم الراكب فليس لهذا أن ينقل حقه الى آخر الا برضا الربان » •

ويمكن أن نستخلص من هذا النص ضمنا ، عدة قواعد ، فعقد نقل الأشخاص يثبت بالكتابة ، ويفرغ فى وثيقة تسمى « تذكرة السفر » ، تتضمن شروط النقل وهى عادة وثيقة مطبوعة ، بحيث لا يكون أمام المسافر الا قبولها برمتها دون مناقشة ، ولكن قد تضاف بعض شروط بخط اليد الى التذكرة المطبوعة •

كذلك قد تكون تذكرة السفر صادرة باسم شخص معين أو لأمر

---

(١) قرب فى هذا المعنى شوفو رقم ٨٦٢ .

أو للحامل ، وفى الحالة الاولى لا يجوز للمسافر أن ينقل حقه فى التذكرة الا بموافقة الربان ، أما فى الحالة الثانية فيجوز نقل الحق كأى سند آخر بالتدوير ، كما يمكن للمسافر فى الحالة الثالثة أن ينقل حقه فى التذكرة بتسليمها الى شخص آخر .

٣٢٠ — الركاب المتسللون : قد يتسلل شخص الى السفينة بقصد السفر من ميناء الى آخر دون تذكرة سفر ، أى دون أن يبرم بينه وبين الناقل عقد نقل . ويحق للربان فى هذه الحالة أن يخرجه فى أول ميناء تقف فيه السفينة ويسلمه الى السلطات المختصة ، وهذا هو الحل الذى أخذت به المعاهدة الدولية المبرمة فى سنة ١٩٥٧ والمتعلقة بالركاب المتسللين . ويجوز للناقل الزام الراكب فى هذه الحالة بتعويض على أساس القدر الذى تم من السفر[(١)] .

٣٢١ — التزامات الطرفين : يلتزم الناقل أصلا ، بنقل المسافر من ميناء القيام الى ميناء الوصول على سفينة معينة وفى المكان المتفق عليه فيها . ويلتزم الربان باتخاذ خط السير المعتاد دون انحراف لا مبرر له ، وألا يقف على الموانىء التى لم يتفق على الوقوف فيها . ويلتزم الناقل بنقل أمتعة المسافر بالقدر المتفق عليه فى تذكرة السفر دون أن يتقاضى أجرة عن ذلك ، ويلتزم المسافر بدفع أجرة عن القدر الزائد من الأمتعة .

والأصل أن نفقات غذاء المسافر تدخل ضمن أجرة السفر ، ما لم يتفق فى تذكرة السفر على غير ذلك . وفى هذه الحالة ، يلتزم الربان بتقديم المؤن الضرورية للمسافر لقاء قيمة معقولة (المادة ٢٢٢ بحرى) .

---

(١) مصطفى طه الوجيز رقم ٤٤٧ .

ويلتزم المسافر بدفع أجرة السفر المتفق عليها ، وتدفع الأجرة غالبا عند استلام التذكرة ، وتعتبر أجرة السفر واجبة الأداء حتى فى حالة عدم قيام الراكب بالسفرة أو فى حالة قيامه ببعضها ، ما لم تحل القوة القاهرة دون تنفيذ النقل (المـــادة ٢٢٥) •

وينفسخ عقد النقل دون الحق فى التعويض لأى من طرفيه اذا تعذر السفر بسبب منع الملاحة التجارية مع الميناء المقصود بسبب أمر صادر من الدولة أو بسبب الحصار أو أية حالة أخرى من حالات القوة القاهرة (المـــادة ٢٢٧) ويكون من حق المسافر فى هـــذه الحالات أن يسترد أجرة الســـفر •

ويجب أن يتم السفر فى الميعاد المحدد له ، فاذا لم يتم السفر فى هـــذا الميعاد بسبب فعل الربان ، فللراكب أن يفسخ العقد مع حقـــه فى التعويض عما يلحق به من ضرر ، كما يكون من حقه الحصول على التعويض فقط دون أن يقرر الفسخ (المـــادة ٢٢٦) •

واذا حالت قوة قاهرة دون وصول السفينة الى الميناء المقصود ، فلا تستحق أجرة السفر ، ما لم يكفل الربان ايصال الراكب الى المكان المقصود • ويجوز للربان عند عدم اتمام الرحلة فى هذه الحالة أن يسترد من المسافر نفقات الغذاء (المـــادة ٢٢٨) • أما اذا كان انقطاع الرحلة يرجع الى خطأ من الربان فان الناقل يتحمل نفقات الغذاء ويلتزم الربان بضمان نقـــل المسافر الى المكان المقصود ، دون أية زيادة فى الأجرة (المـــادة ٢٢٩) •

وفى الحالة التى يضطر الربان فيها الى اصلاح السفينة فى أثنـــاء السفر ، فان الراكب ملزم بانتظار نهاية الاصلاح أو بدفع أجرة السفر بكاملها ، ويكون من حقه الحصول على المسكن والغذاء دون أن يدفع مقابل

ذلك ، طيلة مدة الاصلاح ، ما لم يعرض عليه الربان اكمال سفره على سفينة ثانية تعادلها (المـــادة ٢٣٠) •

ويلتزم الراكب وهو على متن السفينة ، بأن يتقيد بنظامها وأن يمتثل لأوامر الربان المشروعة (المـــادة ٢٣٣) • وقد رأينا أن من حق الربان توقيع الجزاءات المناسبة على الراكب ، اذا أخل بنظام السفينة[1]•

٣٢٢ — مسئولية الناقل : نصت المـــادة ٢٣١ من التقنين البحـــرى على أنه « اذا حدث للراكب حادث فى أثناء السفر ، فالناقل مسئول عن ذلك ، ما لم يثبت أنه ناجم عن قوة قاهرة أو حادث طارىء أو عن خطأ الراكب » •

وعلى ذلك يلتزم الناقل بضمان سلامة المسافر ، ويعتبر هذا الالتزام، التزاما بتحقيق نتيجة ، فلا يلتزم المسافر أو ورثته باثبات خطأ الناقل عند وقوع الضرر ، وانما متى وقعت الاصابة فى أثناء النقل ، كان الناقل مسئولا عنها ما لم يردها الى سبب أجنبى عنه ، كالقوة القاهرة أو خطأ المسافر ذاته •

ويجوز الرجوع على الناقل أيضا وفقا للمـــادة ١٨١ من التقنين المدنى التى تنظم مسئولية حارس الأشياء ، فلا يكون المسافر أو ورثته فى حاجة الى اثبات خطأ الناقل لأنه مفترض ، وقد رأينا أن محكمة النقض الفرنسية قد أخذت بهذا المبدأ فى قضية السفينة « لامور يسيير »[2] • ومن الغريب أنه لم يرد فى التقنين البحرى الليبى نص يبطل شروط الاعفاء من المسئولية فى عقد نقل الاشخاص كما فعل المشرع الليبى بالنسبة

---

(١) أنظر ما تقدم رقم ١٨١ •
(٢) أنظر ما تقدم رقم ٤١ •

لنقل البضائع ! ولا يكفى لتقرير بطلان هذه الشروط الاكتفـاء بتقرير مسئولية الناقل فى المـادة ٢٣١ عما يقع من حوادث للركاب ، لان المـادة ٢١٣ من التقنين البحرى تقرر مسئولية الناقل عن الأضرار التى تلحق البضائع ، ومع ذلك قررت المـادة ٢١٥ صراحة بطلان شروط الاعفاء • لأن النص الخاص بتقرير المسئولية ، يضع على عاتق الناقل التزاما بتحقيق نتيجة ، ويبين أن الناقل هو المكلف باثبات سبب دفع مسئوليته •

ولذلك اذا ورد فى تذكرة السفر شرط باعفاء الناقل من المسئولية ، فانه يمكننا اعتبار العقد فى هذه الحالة من عقود الاذعان ، فيجوز للقاضى أن يعفى المسافر من هذا الشرط وفقا لنص المـادة ١٤٩ من التقنين المدنى • وبرغم أن القضاء الفرنسى يعتبر شرط الاعفاء من المسئولية فى هذا العقـد صحيحا [1] ، الا أن محكمة النقض قد حكمت بأن الناقل لا يجوز له التمسك بهـذا الشرط متى ثبت أن الضرر قد نشأ عن خطأ جسيم صدر من وكلاء الناقل مما ترتب عليه وقوع الحادث ، الذى الحق الضرر بالمسافر فى أثناء الرحلة[2] •

٣٢٣ — تقادم دعوى المسئولية : تقضى الفقرة الاولى من المـادة ٢٣٤ من التقنين البحرى ، بأن يسقط بالتقادم بانقضاء سنة حق كل دعوى تترتب على عقد نقل الركاب • ولم يحـــدد النص تاريخ بداية سريان التقادم ، ونرى أن يبدأ من تاريخ وصول الراكب أو التاريخ الذى كان يجب أن يصل فيه • وتقضى الفقرة الثانية من المـادة ٢٣٤ بأن الدعاوى الناشئة عن عقد نقل أمتعة الركاب ، تخضع للتقادم المقرر فى المادة ٢١٩[3]

---

(١) استئناف باريس فى ١٤ ديسمبر سنة ١٩٦٤ D.M.F. —١٩٦٦— ٣٢ •

(٢) نقض فرنسى فى ١٩ اكتوبر سنة ١٩٦٥ D.M.F. — ١٩٦٦ — ٧٧ •

(٣) انظر ما سبق رقم ٣١٤ •

المبحث الثـــانى

أحكام معاهدة بروكسل الخاصة بنقل الركاب[1]

٣٢٤ – تمهيد :ظل نقل الركاب بطريق البحر بعيدا عن أى تنظيم دولى حتى سنة ١٩٦١ ، على الرغم من وضع معاهدة دولية تتعلق بالنقل الجوى للركاب والبضائع فى وارسو سنة ١٩٢٩ ، ومعاهدة أخرى تتعلق بنقل الركاب بطريق السكك الحديدية فى برن سنة ١٩٥٢ • وقد شعرت الجماعة الدولية بالحاجة الى عقد معاهدة دولية خاصة بنقل الركاب بطريق البحر ، بعد كارثة غرق السفينة « لاموريسيير » فى أثناء الحرب العالمية الأخيرة • ولذا أعدت اللجنـــة البحرية الدولية مشروعا لمعاهدة فى هذا الشأن ، تمت مناقشته فى مؤتمر مدريد سنة ١٩٥٥ ، ثم عرض على مؤتمر دبلوماسى عقد فى بروكسل سنة ١٩٥٧ ، حيث عدل المشروع وتبادلت الدول المشتركة فى المؤتمر وجهات النظر حول هذا المشروع بعد تعديله • وفى المدة من ١٧ الى ٣٠ من أبريل سنة ١٩٦١ عقد مؤتمر دولى آخر أقر المعاهدة الدولية بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر • وتعنى هذه المعاهدة أصلا بتنظيم مسئولية الناقل البحرى فى مواجهة الركاب •

ونتكلم فى مطلبين عن نطاق تطبيق المعاهدة ثم عن مسئولية الناقل وفقا لأحكامها •

---

(١) أنظر مقالا فى هذا الموضوع للاســتاذ Johannes Trappé منشور فى مجلة القانون والاقتصاد السنة ٣٢ العدد الاول بعنوان
«Quelques remarques sur la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, Bruxelle, 1961»

المطلب الأول

نطاق تطبيق المعـــاهدة

٣٢٥ – أولا : تسرى المعاهدة على النقل الدولى :

ويقصـــد بالنقل الدولى وفقـــا للفقرة (و) من المـــاده الأولى للمعاهدة ، أى نقل يكون فيه مكان القيام ومكان الوصول طبقا لعقـــد النقل ، واقعين اما فى دولة واحدة اذا كان هناك ميناء للوقوف فى الوسط ، يقع فى دولة أخرى ، أو فى دولتين مختلفتين • ثم تنص المـــادة الثانية من المعاهدة على أن تطبق أحكامها على أى نقل دولى بالمعنى السابق تحديده ، اذا كانت السفينة تحمل علم احدى الدول المتعاقدة ، أو اذا كان من القيام أو مكان الوصول طبقا لعقد النقل واقعا فى دولة متعاقدة •

وعلى ذلك تسرى المعاهدة على نقل الأشخاص الذى تقوم به السفينة تحمل علم دولة متعاقدة أو سفينة لا تحمل علم دولة متعاقدة متى كان ميـــاء القيام أو ميناء الوصول المحددين فى عقد النقل واقعا فى دولة متعاقدة [١] ، على أن يقع هذان الميناءان فى دولتين مختلفتين أو فى دولة واحدة ، اذا وقفت السفينة فى ميناء متوسط يقع فى دولة أخرى لا يشترط أن تكون متعاقدة •

ويقصد بالدولة المتعاقدة فى حكم المعاهدة ، الدولة التى أصـــبح تصديقها أو انضمامها لهذه المعاهدة نافذ المفعول ، ولم يصبح انسحابها منها نافذ المفعول (الفقرة « ز » من المـــادة الأولى) •

---

(١) اى يكفى وقوع احد المينائين فى دولة متعاقدة .

وقد تضمن بروتوكول توقيع المعاهدة تحفظين مضمونهما ، ألا تسرى المعاهدة بالنسبة للنقل الذى لا يعتبر نقلا دوليا طبقا للقانون الوطنى للدولة المنضمة الى هذا التحفظ ، وألا تسرى المعاهدة متى كان كل من المسافر والناقل من رعايا الطرف المتعاقد .

ولم تتضمن المعاهدة أى نص يتعلق بنقل أمتعة المسافرين ، وقد أبرمت معاهدة دولية خاصة فى هذا الشأن بتاريخ ٢٧ مايو سنة ١٩٦٧ .

٣٢٦ — ثانيا : لا تسرى المعاهدة على ايجار السفينة :

تقضى المعاهدة بأن يخضع لأحكامها ، كل عقد نقل يبرم بين مالك السفينة أو مستأجرها أو مجهزها لحساب أحدهم وبين الراكب ، على ألا تسرى المعاهدة على عقد الايجار . وعلى ذلك ، فاذا قام شخص أو جماعة باستئجار سفينة للقيام برحلة معينة ، فان هذا التعاقد لا يخضع لأحكام معاهدة بروكسل (المادة الأولى الفقرات أ ، ب ، ج) .

٣٢٧ — ثالثا : تسرى المعاهدة على النقل التجارى :

لم تتضمن المعاهدة نصا يقضى بأن يكون النقل الخاضع لها بمقابل ويثور البحث هنا حول انطباق المعاهدة على النقل المجانى . ويذهب رأى الى أن المعاهدة تنص على سريان أحكامها على كل عقد يبرم بين الناقل والراكب ، وأننا نكون بصدد عقد فى الفرض الذى يتم فيه النقل دون مقابل يدفعه الراكب الى الناقل [1] . على أننا نعتقد أن المعاهدة لا تسرى الا على النقل التجارى الذى يتقاضى فيه الناقل مقابلا من الراكب ، أما النقل المجانى الذى يتم على سبيل المجاز ، فلا يمكن ان يعتبر عقد نقل تنصرف اليه أحكام المعاهدة . ومع ذلك تسرى المعاهدة فى الأحوال

---

(١) ترابيه فى مقاله المشار اليه آنفا .

التى يقوم الناقل فيها بنقل راكب مشهور بالمجان على سبيل الدعاية لمنشأته ، لأن هذا النقل يحقق ربحا للناقل بطريق غير مباشر •

وتقضى المـادة ١٣ من المعاهدة بتطبيق أحكامها على النقل التجارى الذى تقوم به الدول أو السلطات العامة • أى تسرى المعاهدة على سفن الدولة ، التى تقوم بالنقل التجارى دون التى تقوم بملاحة عامة •

٣٢٨ — رابعا : لا تسرى المعاهدة الا على الفترة التى يكون فيها الراكب فى حراسة الناقل :

تقضى الفقرة (هـ) من المادة الأولى من المعاهدة بأن المقصود بلفظ « النقل » ، الفترة التى يكون فيها الراكب على ظهر السفينة وكذلك عمليتى ركوبه ونزوله • لكنه لا يتضمن الفترة التى يكون فيها الراكب فى محطة بحرية أو على رصيف أو أى مبنى آخر فى الميناء •

ويتضمن لفظ « النقل » أيضا ، النقل المائى من الرصيف الى السفينة أو العكس ، اذا كانت تكاليف ذلك تدخل فى الأجرة ، أو اذا كانت المركب المستعملة فى هذا النقل الاضافى قد وضعت تحت تصرف الراكب بواسطة النـــاقل •

ويفهم من هذا النص أن المعاهدة لا تسرى أحكامها الا على الفترة التى يكون فيهـا الراكب ، فى حراسة الناقل وتتضمن هــذه الفترة : (١) وجود الراكب على ظهر السفينة • (٢) صعود الراكب الى السفينة ونزوله منها • (٣) نقل الراكب من رصيف الميناء الى السفينة وبالعكس، متى كانت تقف بعيدة عن الرصيف ، بشرط أن تكون مصاريف هذا النقل داخلة ضمن أجرة السفر ، أو اذا كان النقل من رصيف الميناء الى السفينة أو العكس قد تم بمعرفة الناقل •

أما الفترة التى يقضيها الراكب فى محطة بحرية أو على رصيف الميناء أو فى أى مبنى آخر فى الميناء كاستراحة الميناء أو المطعم أو الجمرك، فلا تسرى عليها أحكام المعاهدة .

٣٢٩ — التعارض بين هذه المعاهدة وغيرها من المعاهدات : تقضى المادة الثامنة من المعاهدة ، بأن أحكامها لا تعدل من حقوق أو من واجبات الناقل ، المنصوص عليها فى المعاهدات الدولية والمتعلقة بتحديد التزامات مالكى السفن البحرية ، أو فى أى قانون وطنى خاص بذلك التحديد . أى ان هذه المعاهدة لا تمنع الناقل من تحديد مسئوليته وفقا لأحكام معاهدة بروكسل المبرمة سنة ١٩٥٧ والخاصة بتحديد مسئولية مالك السفينة ، متى كانت هذه المعاهدة واجبة التطبيق ، أو وفقا للقانون الداخلى للدولة متى كان هو الواجب التطبيق (أحكام المواد من ٩٦ الى ١١٣ من التقنين البحرى الليبى) [١] . ويكون للناقل الخيار بين التمسك بالتحديد الوارد فى معاهدة نقل الركاب [٢] ، أو التحديد الذى جاءت به معاهدة ١٩٥٧ أو الوارد فى القانون الداخلى .

وتنص المادة ١٤ من المعاهدة على أنه ، لا تخل هذه المعاهدة بأحكام أى معاهدة دولية ، أو قانون وطنى يحكم المسئولية عن الاصابات النووية . وتشير المعاهدة بهذا النص الى أنه متى نشأ الضرر الذى يلحق الراكب عن حادث ذرى يثير تطبيق معاهدة بروكسل المبرمة سنة ١٩٦٢ الخاصة بمسئولية مستغلى السفن الذرية ، فان المعاهدة الأخيرة ، تكون هى الواجبة التطبيق دون المعاهدة المتعلقة بنقل الركاب . وقد رأينا أن المعاهدة الخاصة بمستغلى السفن الذرية تقضى فى المادة ١٤

---

(١) انظر ما تقدم من رقم ١٥٣ الى رقم ١٦٠ .
(٢) انظر لاحقا رقم ٣٣٠ .

منها ، بأنها تفضل على غيرها من المعاهدات الدولية البحرية الأخرى عند التعارض بينهما (٣) •

المطلب الثـــانى

مسئولية النـــــاقل

٣٣٠ ـ احوال المسئولية : يلتزم الناقل وفقا لنص المـادة الثالثة من المعاهدة ، بأن يبذل الجهد اللازم من ناحيته ، وكذلك يضمن قيـام مستخدميه ووكلائه فى حدود وظائفهم ببذل الجهد لجعل السفينة وابقائها صالحة للملاحة ومجهزة على النحو السليم بالرجال والعتاد والتموين فى بداية النقل وفى كل وقت أثناء النقل ، وبما يضمن سلامة الركاب من جميع النواحى الأخرى •

ومؤدى هـذا النص ، أن الناقل ملتزم ببذل الجهد اللازم لجعل السفينة صالحة للملاحة ، ليس فى بداية الرحلة فحسب ، كما هو الشأن فى نقل البضائع ، بل فى جميع أوقات الرحلة حتى نهايتها •

ويسأل النـــاقل عن الأضرار التى تصيب الراكب ، بسبب الوفاة أو الاصابة البدنية ، اذا كان الحادث قد وقع فى أثناء النقـــل بالمعنى السابق تحديده (٢) ، بسبب خطأ أو اهمال من الناقل أو من مستخدميه أو وكلائه ، ويعتبر الخطأ أو الاهمال مفترضا ما لم يثبت الناقل العكس اذا نتجت الوفاه أو الاصابة البدنية عن أو بسبب أحد الأخطار الآتية :

---

(١) انظر ما تقدم رقم ١٦٦ •
(٢) انظر ماتقدم رقم ٣٢٦ •

(١) غرق السفينة ، (٢) تصادمها ، (٣) جنوحها ، (٤) انفجارها، (٥) حريقها . (المـادة الرابعة) .

٣٣١ — بطلان شروط الاعفاء من المسئولية : تقضى المادة التاسعة من المعاهدة بأن أى اشتراط تعاقدى تم ابرامه قبل الواقعة التى تسببت عنها الاصابة ، ينص على اعفاء الناقل من التزامه قبل المسافر أو ممثليه الشخصيين أو ورثته أو من يعولهم ، أو ينص على حد أدنى من المقرر فى هذه المعاهدة ، وكذلك أى اشتراط من هذا القبيل يقضى بتحويل عبء الاثبات الواقع على الناقل أو يقضى بعرض المنازعات على محكمة معينة أو على التحكيم ، يعتبر باطلا دون أن يؤثر بطلان الشرط على عقد النقل ذاته الذى يظل خاضعا لأحكام المعاهدة .

ويتضح من هذا النص ، أن أحكام المعاهدة تتعلق بالنظام العام ، فلا يجوز الاتفاق على مخالفة أحكامها لصالح الناقل قبل حدوث الواقعة التى تترتب عليها الاصابة ، وان جاز هذا الاتفاق ، بعد وقوع الحادث . والحكمة من هذه التفرقة أن الناقل قد يستغل حاجة الراكب الى النقل لفرض شروطه عليه قبل اتمام النقل .

ومع ذلك فانه متى أثبت الناقل أن وفاة المسافر أو اصابته البدنية ، قد نتجت عن أو بسبب خطأ أو اهمال المسافر ، فانه يجوز للمحكمة أن تعفى الناقل كليا أو جزئيا من مسئوليته طبقا لأحكام قانونها (المـادة الخامسة) .

٣٣٢ — تحديد المسئولية : تقضى المادة السادسة بأن التزام الناقل بسبب وفاة أو اصـابة المسافر لا يتعدى بأى حال من الأحـوال مبلغ ٢٥٠٫٠٠٠ فرنك من الذهب ، يحوى كل فرنك ٦٥٫٥ ملليجرام من الذهب من عيار ٩٠٠ فى الألف . ويجوز تحويل هذا المبلغ الى رقم مقرب بالعملة

المحلية ، ويساوى المبلغ المذكور ٦٠٠٠ جنيها ليبيا تقريبا [1] • وتنص المعاهدة على تحويل هذا المبلغ بالعملات المحلية فى تاريخ الوفاء • ويجوز الاتفاق بين الناقل والمسافر على حد يزيد على الحد المقرر فى المعاهدة ، ولكن لا يجوز أن يقل عنه • بيد أنه لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد مسئوليته ، الوارد فى المعـاهدة ، اذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعـل أو اهمال من جانب الناقل تم بقصد احداث الضرر أو بعـدم اكتراث مقرون بعلم الناقل أن الضرر محتمل الحدوث [2] (المادة السابعة) • أى لا يكون للناقل أن يتمسك بتحديد مسئوليته وفقا لأحكام المعاهدة اذا نشأ الضرر عن غشه أو عن خطئه الجسيم . وقد استعملت المعاهدة للتعبير عن الغش والخطأ الجسيم ، العبارة التى سلف ذكرها ، فى المـادة السابعة ، للتوفيق بين الاتجاهات التشريعية المختلفة.اذ لا يعرف القانون الأنجلو أمريكى فكرة تقسيم الخطأ الى درجات •

٣٣٣ — دعوى المسئولية : ترفعدعوى المسئولية من المسافر نفسه فى حالة اصابته البدنية أو من ورثته أو من يعولهم فى حالة وفاته اذا كان لهم الحق فى رفع الدعوى وفقا لقانون المحكمة التى تقام أمامها •

وتلزم المعاهدة المسافر فى حالة اصابته البدنية . يوجه الى الناقل اخطارا كتابيا بهذه الاصابة فى مدى خمسة عشر يوما من تاريخ نزوله من السفينة • ويترتب على عدم قيام المسافر بهذا الاخطار فى الميعاد المذكور ، قيام قرينة على أنه قد نزل من السفينة سليما معافى •

---

(١) هذا التحديد هو نفس التحديد الوارد فى معاهدة وارسو للنقل الجوى سنة ١٩٢٩ والمعدلة ببروتوكول لاهاى سنة ١٩٥٥ .

(٢) يعبر عن هذه الفكرة فى القانون الانجلو امريكى بعبارة Wilful misconduct

وعلى المسافر أن يهدم هذه القرينة ، اذا أراد الرجوع على الناقل (المـادة ١١/١) • وانما لا يترتب على عدم اتمام هذا الاخطار سقوط حق المسافر فى التعويض أو عدم قبول دعواه •

وتتقادم الدعاوى الخاصة بالتعويضات الناشئة عن وفاة المسافر أو اصابته البدنية بمضى سنتين ، تحسب فى حالة الاصابة البدنية من تاريخ نزول المسافر من السفينة • أما فى حالة الوفاة ، فتحسب من التاريخ الذى كان مفروضا أن ينزل فيه المسافر من السفينة •

ويحسب هذا التقادم ، فى حالة الاصابة البدنية التى تحدث فى أثناء النقل ولا تؤدى الوفاة الا بعد النزول من السفينة ، اعتبارا من تاريخ الوفاة ، بشرط ألا تزيد المدة على ثلاث سنوات من تاريخ النزول من السفينة (المادة ١١/٢ و ٣ و ٤ و ٥) •

وتخضع مدة التقادم المنصوص عليها فى المعاهدة ، من حيث أسباب الوقف والانقطاع لقانون المحكمة التى ترفع أمامها الدعوى • وانمـا لا يجوز بحال من الأحوال أن ترفع بناء على هذه المعاهدة بعد انقضاء مدة ثلاث سنوات من تاريخ النزول من السفينة (المادة ١١/٦) •

الفصل الثالث
البيوع البحرية

٣٣٤ – تمهيد : تعتبر البيوع البحرية من قبيل العقود التجارية ، ولذا فان معالجتها فى نطاق دراسة القانون البحرى ، يجب أن تقتصر على ارتباطها بالنقل البحرى • اذ تتم هذه البيوع بين الشاحن (البائع) والمرسل اليه (المشترى) ، وموضوعها بيع البضائع التى يتم شحنها على سفينة لنقلها بحرا بمعرفة الناقل [١] • وقد يتم البيع قبل شحن البضاعة أو أثناء نقلها أى خلال رحلة البضاعة •

ولا يعد الناقل طرفا فى عقد البيع البحرى ، اذ تقتصر مهمته على مجرد نقل البضاعة من ميناء الشحن الى ميناء الوصول [١] • ولا توجد نصوص تشريعية تنظم البيوع البحرية ولذا يحكمها العرف التجارى الدولى •

وتختلف أنواع البيوع البحرية بحسب ما اذا كان بيع البضاعة الى المشترى يتم فى ميناء القيام أو فى ميناء الوصول • وندرس كل من الحالتين فى فرعين على التوالى •

---

(١) محكمة روان التجارية فى ١١ يناير سنة ١٩٦٠. D.M.F: ١٩٦٠ — ٦٢٣ .

الفـــرع الاول

البيوع فى مينـــاء القيام

٣٣٥ ــتعريف : يقصد بهذا النوع ، أن الاتفاق الذى يتم بين البائع والمشترى ، يتضمن نقل ملكية البضاعة الى الأخير فى ميناء القيام ، بحيث يتحمل المشترى تبعة هلاك البضاعة أثناء نقلها .

وتأخذ هــذه البيوع عادة احدى صـــورتين أساسيتين ، البيـــع « سيف .c.i.f » والبيع « فوب .f.o.b » • ونعرض لهما فى مبحثين •

المبحث الأول

البيع « سيف »

٣٣٦ ــالمقصود به : ترمز كلمة « سيف .c.i.f » الى الحروف الأولى من كلمات انجليزية ثلاث Cost, insurance, freight اذ أن المشترى يلتزم فى هذه الصورة ، بأن يدفع الى البائع ضمن ثمن البضاعة نفقات التأمين عليها خلال الرحلة ، وأجرة النقل •

ويعتبر البيع « سيف » بيعا للبضاعة فى ميناء القيام ، وتكون هذه البضاعة مغطاة بعقـــد تأمين خلال الرحلة ، وواجبة النقل الى مينـــاء الوصول المتفق عليه (١) • ويلتزم البائع فى هذا البيع باجراء التأمين على البضاعة وابرام عقد نقلها ، ويقع على عاتقه اختيار السفينة التى يتم النقل عليها • والبائع لا يعمل فى هذه الأحوال بوصفه نائبا عن المشترى ،

---

(١) شوفو رقم ٩١٨ •

وانما تنفيذ الالتزام يقع على عاتقه بموجب عقد البيع [١] ، ولما كان من المفروض أن يتم افراز وتعيين البضاعة المبيعة لنقل ملكيتها الى المشترى وفقا للقواعد العامة ، فان هذا الافراز يثبت بموجب سند الشحن الذى يتضمن وصفا للبضاعة المشحونة من حيث كميتها وحالتها والعلامات التى تميزها [٢] .

ونظرا لأهمية البيع « سيف » من الناحية الدولية . فقد وضعت جمعية القانون الدولى . قواعد موحدة خاصة به فى مؤتمر وارسو سنة ١٩٢٨ ، وقد عدلت هذه القواعد فى مؤتمر لاحق عقد فى أكسفورد سنة ١٩٣٢ ، وأصبحت هذه القواعد تعرف باسم « قواعد وارسو أكسفورد » . وليست لهذه القواعد صفة ملزمة ، الا اذا أحال اليها المتعاقدان فى اتفاقاتهم .

٣٣٧ – آثار العقد : لما كان نقل ملكية البضاعة يتم فى ميناء القيام ، فان البائع يضمن سلامة البضاعةحتى يتم شحنها على متن السفينة التى تنقلها الى ميناء الوصول [٣] . ويتحمل المشترى بعد ذلك تبعة الأخطار التى تعرض لها البضاعة . الا أنه لما كان يدخل فى نطاق التزام البائع ، التأمين على البضاعة ، فان ضمان المؤمن يخفف من تحمل المشترى للأضرار التى تلحق البضاعة فى أثناء عملية النقل ، نتيجة خطر من الأخطار المؤمن ضد نتائجها .

---

(١) محسن شفيق فى الوسيط فى القانون التجارى د ٢ رقم ٣١ ، ريبير د ٢ رقم ١٩١٠ .

(٢) مصطفى طه أصول رقم ٦١١ .

(٣) ولذلك حكم بأن البائع يضمن ما يحدث للبضاعة من تلف ، اذا كان سبب التلف سابقا على الشحن . استئناف رين فى ٩ فبراير سنة ١٩٦١ D.M.F. — ١٩٦١ — ٥٣٩ والسين التجارية فى ١ يونيو سنة ١٩٦١ D.M.F. ١٩٦٢ — ٤٣٦ واستئناف باريس (لم يذكر التاريخ) D.M.F: — ١٩٦٤ — ٦٣٣ . وكان سبب التلف فى الحكمين الاخيرين عدم كفاية تغليف البضاعة .

على أن البائع يلتزم بضمان ما يكون قد لحق البضاعة من تلف بسبب عيب فيها أو عجز فى مقدارها غير ناشىء عن الرحلة ، لأنه يلتزم بتسليم البضاعة المتفق عليها بمقدارها ونوعها الواردين فى عقد البيع ، والا كان للمشترى طلب فسخ العقد مع التعويض ان كان له محل • وكثيرا ما يلجأ البائعون عند الشحن الى الحصول على شهادة بأوصاف البضاعة ، من خبراء متخصصين ، لتكون سندا لهم عند منازعة المشترى فى كمية البضاعة أو نوعها • كما يلتزم البائع بشحن البضاعة المبيعة فى الميعـــاد المحدد •

ويلتزم البائع بارسال مستندات البضاعة الى المشترى ، ليتمكن الأخير من استلام البضاعة ، بموجب هذه المستندات عند وصولها • ومن أهم هذه المستندات سند الشحن ووثيقة التأمين على البضاعة • وتنتقل الى المشترى بذلك الحقوق الناشئة سواء عن عقد النقل أو عن عقـــد التأمين ، أو يصبح المشترى بحيازته لمستندات البضاعة ، حائزا للبضاعة ذاتها • ومن ذلك يتبين أن نقـــل ملكية البضاعة الى المشترى فى البيع « سيف » وان كان يتم بشحن البضاعة فى ميناء القيام ، الا أن استلام المشترى للبضاعة لا يتم باستلامه مستندات البضاعة التى يرسلها البائع بعد شحنها ، لأن سند الشحن يقوم مقام البضاعة ذاتها • وقد تضمنت المـــادة ١١١ من التقنين التجارى الليبى هذه القاعدة ، عندما قضت بأنه فى البيع على أساس المستندات ، يتحلل البائع من التزامه بالتسليم ، اذا قدم للمشترى المستندات التى تقوم مقام البضاعة والوثائق الأخرى المقررة فى العقد •

ويتحمل المشترى مخاطر البضاعة من أن يتم شـــحنها ، لا على أساس استلامه لها فى ميناء القيام ، لأن المشترى لا يكون قد تلقى سند

الشحن بعد ، وانما على أساس ملكيته للبضاعة فى هذا الميناء [1] • وقد تضمنت المـادة ١١٣ من التقنين التجارى هذا الحكم بنصها على أن « اذا كان البيع متعلقا بأشياء ما زالت فى الطريق وشملت الوثائق المسلمة الى المشترى سند التأمين ضد أخطار النقل « البيع سيف » تحمل المشترى الأخطار التى تتعرض لها البضاعة اعتبارا من تسليمها للناقل » •

ويلتزم المشترى بدفع الثمن الى البائع ، ويتضمن الثمن كما ذكرنا نفقات التأمين وأجرة النقل • ويستحق ثمن البضاعة بوصول مستنداتها الى المشترى وتحققه من تطابقها للشروط المتفق عليها بينه وبين البائع • ويتم دفع الثمن عملا بطريق الكمبيالة المستندية ، ويجوز الاتفاق فى العقد على حق المشترى فى تعليق قبوله للكمبيالة التى يسحبها البائع عليه وتمثل الثمن ، على استلام المشترى للبضاعة فعلا [2] •

٣٣٨ — الكمبيالة المستندية : يرتبط البيع « سيف » عادة بعملية من عمليات البنوك ، تعرف باسم « الاعتماد المستندى » ، اذ يتفق البائع مع المشترى على أن يفتح الأخير لدى أحد المصارف اعتمادا لصالح البائع ، بقيمة الثمن المتفق عليه للبضاعة المبيعة ، ويقوم المشترى بفتح هـذا الاعتماد لدى البنك الذى يعتمده البائع ، ويتفق المشترى مع البنك على ألا يوفى بقيمة الاعتمـاد للبائع ، الا بعد أن يقوم الأخير بارسـال مستندات البضـاعة الى البنك ، ويتحقق البنك من مطابقة السندات لتعليمـات المشترى • ثم يرسل البنك فاتح الاعتماد الى البـائع ، ما يعرف بخطاب الاعتماد يخطره فيه بشروط الاعتماد المفتوح من المشترى لصالحه ، فيقوم البائع فى هذه الحالة بارسال مستندات البضاعة الى

---

(١) عكس ذلك محسن شفيق فى الوسيط جـ ٢ رقم ٣١ .

(٢) نقض فرنسى فى ٢٦ اكتوبر سنة ١٩٥٩ D.M.F. — ١٩٦٠ — ٢٤٥ .

البنك ، مرفقا بها كمبيالة تعرف بالكمبيالة المستندية ، يسحبها البائع على البنك بقيمة ثمن البضاعة ، والغالب أن يخصم هذه الكمبيالة لدى أحد المصارف الموجودة فى الدولة التى يقيم فيها البائع ، فيحصل الأخير على ثمن البضاعة فورا .

ويتولى البنك الذى خصم الكمبيالة المستندية للبائع ، ارسال مستندات البضاعة والكمبيالة المسحوبة من البائع ، الى بنك المشترى . وعلى هذا البنك أن يدفع قيمة الكمبيالة الى بنك البائع ، اذا ما تبين له أن المستندات المرسلة اليه ، تطابق تعليمات المشترى ، والا كان مسئولا قبل المشترى . اذ لا يجوز للمصرف الذى أقر للبائع بفتح الاعتماد للمشترى أن يدفع الا بنقص المستندات أو عدم صحتها (المادة ١١٤ تجارى) . ثم يقوم المشترى بعد ذلك بسداد قيمة الاعتماد الى البنك الذى اتفق معه على فتح هذا الاعتماد لصالح البائع ، فاذا امتنع المشترى عن سداد قيمة الاعتماد ، كان من حق البنك أن يمتنع عن تسليمه مستندات البضاعة ، ويتسلم بموجبها البضاعة من الناقل ، لأن الأخير يلتزم بتسليم البضاعة لمن يحمل سند الشحن ، ويقوم البنك ببيع البضاعة والحصول على حقوقه من ثمنها .

ولا يجوز للبائع ، متى قبل المشترى الكمبيالة ، أن يطالب الأخير بها ، الا متى حل أجل الكمبيالة ورفض البنك وفاءها [1] .

ويلاحظ أن الاعتماد الذى يفتحه المشترى لصالح البائع ، اما أن يكون غير قابل للالغاء بمعنى أنه ينشأ عن الاعتماد حق مباشر للبائع قبل البنك ، فلا يجوز أن يرجع البنك فى الاعتماد لأى سبب كان ولو بناء على

---

(١) على جمال الدين فى مؤلفه عمليات البنوك من الوجهة القانونية ، القاهرة ١٩٦٩ رقم ٤٧١ .

طلب المشترى ، كما لا يجوز للبنك أن يتمسك فى مواجهة البائع ، بما يكون له من دفوع قبل المشترى • وقد يكون الاعتماد قابلا للالغاء ، وفى هذه الحالة يكون للبنك أن يرجع فى الاعتماد ، ولا تنشأ علاقة مباشرة بين البنك والبائع ، اذ يكون البنك مجرد وكيل عن المشترى فى دفع ثمن البضاعة •

المبحث الثانى

البيع « فوب »

٣٣٩ — المقصود به : ترمز كلمة « فوب f. o. b. » الى الحروف الأولى من العبارة الانجليزية free on board ، أى أن البائع يتحلل من التزاماته وتنتهى مسئوليته قبل المشترى بوضع البضاعة على ظهر السفينة [١] •

ويتفق البيع « فوب » مع البيع « سيف » فى أن نقل ملكية البضاعة الى المشترى يتم فى ميناء القيام ، ولكن لا يلتزم البائع فى البيع « فوب » بابرام عقد نقل البضاعة أو عقد التأمين عليها ، كما هو الحال فى البيع « سيف » • ومع ذلك قد يتفق المشترى مع البائع على أن يقوم الأخير بالتعاقد مع الناقل والمؤمن ، ولا يتم هذا التعاقد على أساس التزام البائع بذلك ، لأن الثمن لا يتضمن أجرة النقل ومصاريف التأمين ، وانما على أساس نيابة البائع عن المشترى فى ابرام عقد النقل وعقد التأمين • ويترتب على ذلك ، أنه بينما يؤدى عدم قيام البائع بابرام عقدى النقل والتأمين على البضاعة فى البيع « سيف » الى حق المشترى فى فسخ

---

(١) يختلف هذا البيع عن بيع آخر يسمى « فاس f.a.s. » وترمز هذه الكلمة الى عبارة free alongside ship اى ان مسئولية البائع تنتهى بوضع البضاعة المبيعة على رصيف الميناء الذى تقف عليه السفينة .

العقد ، فان عدم قيام البائع بذلك فى البيع « فوب » لا يؤدى الى فسخ العقد ، لأن البائع لم يخل بالتزام ناشىء عنه ، وانما الى حق المشترى فى طلب التعويض من البائع عن عدم تنفيذ وكالته فى اتمام عمليتى النقل والتأمين [1] . كما أن تسليم البضاعة فى هذا البيع يتم بحسب الأصل بشحنها على السفينة ، ولذا يوفد المشترى عادة مندوبا عنه الى ميناء القيام لتسلم البضاعة . على أن عقد البيع قد يتضمن شرطا بمقتضاه ، لا يتم التسليم الا بارسال المستندات الى المشترى كما هو الحال فى البيع « سيف » .

٣٤٠ - آثار العقد : لما كان نقل ملكية البضاعة وتسليمها يتم فى ميناء القيام وبشحن البضاعة على السفينة ، فقد ثار الشك حول بحرية عقد البيع « فوب » ، حيث تنتهى التزامات البائع ، قبل اتمام عملية النقل البحرى للبضائع . على أنه يرد على ذلك بأن طرفى هذا البيع يواجهان عادة فى العقد عملية نقل البضاعة وكيفية اتمامها ، والطرف الذى عليه ابرام عقد النقل ، ويؤثر تنفيذ النقل البحرى على علاقة الطرفين [2] .

ويلتزم البائع باحضار البضاعة الى ميناء الشحن وتسليمها الى الناقل لشحنها على السفينة التى يختارها المشترى [3] . ويلتزم البائع بمصاريف الشحن ، وان كان المشترى هو الملزم بدفع أجرة النقل . ويتم تسليم البضاعة الى المشترى بتسليم البضاعة الى الناقل لشحنها ، الا اذا تضمن عقد البيع شرط « الدفع مقابل المستندات » ، ففى هذه

---

(١) شوفو رقم ٩٢٨ .
(٢) شوفو رقم ٩٢٥ .
(٣) رأينا أن البائع هو الذى يختار السفينة التى يتم الشحن عليها فى البيع « سيف » . ويعتبر اختيار المشترى للسفينة الناقلة التزاما يقع على عاتقه فى البيع « فوب » يؤدى عدم القيام به الى جواز فسخ العقد . محكمة السين التجارية فى ١٢ يونيو سنة ١٩٦٢ D. M. F. ١٩٦٣ — ٦٠٤ .

الحالة لا يتم التسليم بمجرد شحن البضاعة وانما يجب على البائع نقل سند الشحن الى المشترى [1] • وتقضى المادة ٩٤ من التقنين التجارى فى فقرتها الثابتة بأنه اذا وجب نقل المبيع من مكان الىٰ آخر برىء البائع من التزام تسليم المبيع اذا هو سلمه الى متعهد نقل أو وكيل شحن ما لم يوجد اتفاق أو عرف يقضى بغيره وتكون مصاريف النقل على نفقـــة المشترى ، بينما رأينا أنه فى البيع على أساس المستندات ، فان المـــادة ١١١ تجارى تقضى بأن التسليم لا يتم الا بتقديم مستندات البضاعة للمشترى •. ولـــا كان نقل ملكية البضاعة يتم فى مينـــاء الشحن ، فان المشترى يتحمل المخاطر التى تتعرض لها البضاعة منذ شحنها على متن السفينة [2] ، أما قبل هذه اللحظة ، فتقع تبعة المخاطر على عاتق البائع •

ولكن اذا كان البيع « فوب » يقتضى أن يتم التسليم فى مينـــاء الشحن باتمام شحن البضاعة ، الا أن هذا التسليم المادى لا يتعارض مع حق المشترى فى التحقق من مطابقة البضاعة للعينة المتفق عليها بينه وبين البائع عقب وصول البضاعة [3] • ولذلك لا ارتباط بين استلام المشترى للبضاعة وحقه فى فحصها والتحقق من مطابقتها للأوصاف المتفق عليها بينه وبين البائع ، فاذا أخل الأخير بهذه الاوصاف كان للمشترى طلب فسخ العقد [4] •

---

(١) على جمال الدين فى مؤلفه القانون البحرى رقم ٦١٨ .

(٢) نقض مصرى فى ٢٧ ديسمبر سنة ١٩٦٦ مجموعة النقض السنة ١٧ ص ١٩٧٩ ومشار اليه فى مؤلف الدكتور البارودى رقم ١٨٥ .

(٣) نقض مصرى فى ١٣ نوفمبر سنة ١٩٥٨ مجموعة النقض السنة ٩ ص ٦٩٩ .

(٤) وتقضى الفقرة الاولى من المـــادة ١٠٦ تجارى بأنه « اذا كان البيع على أساس عينة وجب أن يكون المبيع مطابقا لها مطابقة تامة ، واذا ظهر بينهما أى اختلاف حول المشترى حق فسخ العقد » . ونلاحظ أنه يجوز للبـــائع أن يطلب من المشترى التحقق من البضاعة قبل شحنها ليمنع النزاع فى هذا الشأن بعد ذلك .

ويلتزم المشترى بأداء ثمن البضاعة المبيعة الى البائع ، عند استلام الأول للبضاعة ، أى عند قيام البائع بوضعها على ظهر السـفينة التى يختارها المشترى تمهيدا لشحنها الى ميناء الوصول .

٣٤١ — دور المستندات فى البيع «فوب» : قد يتضمن البيع «فوب» شرط « الدفع مقابل المستندات » وفى هذه الحالة يلتزم البائع بارسال مستندات البضاعة الى المشترى ، اذ يعنى هـذا الشرط أن المشترى لا يلتزم بدفع ثمن البضـاعة الى البـائع الا بارسـال مستندات البضاعة . وعندئذ يحق للبائع أن يطلب من المشترى فتح اعتماد لدى أحد المصارف لصالحه بقيمة ثمن البضاعة ، كما هو الحال فى البيع «سيف» وتنطبق فى هذه الحالة الأحكام التى سبق عرضها عند الكلام عن هذه الصورة من البيوع البحرية ، بخصوص أحكام الكمبيالة المستندية . ومن ناحية أخرى ، فان ارسال سند الشحن الى المشترى ، يفيده فى ابرام عقد تأمين بحرى على البضاعة ، أثناء نقلها الى ميناء الوصول .

الفـرع الثانى

البيوع فى ميناء الوصـول

٣٤٢ — تعريف : يقصد بهذا النوع ، أن نقل ملكية البضاعة وتسليمها الى المشترى ، لا يتم الا لدى وصول البضاعة الى ميناء الوصول . وعلى ذلك يتحمل البائع المخاطر التى تتعرض لها البضاعة خلال الطريق ، كما لا يلتزم المشترى الا بدفع ثمن البضاعة التى تصل سالمة . وقد قل استعمال هذا النوع من البيوع فى الوقت الحاضر ، اذ لا يرتبط وجوده

غالبا بالملاحة الشراعية ، حيث تكثر فرص تعرض البضاعة للأخطار البحرية ، فلا يطمئن المشترى الى البيوع فى ميناء القيام ، لأنه يتحمل مخاطر الرحلة كما رأينا .

والبيوع فى ميناء الوصول ، نوعان ، البيع بسفينة معينة ، والبيع بسفينة غير معينة .

٣٤٣ — البيع بسفينة معينة : يتفق المتعاقدان فى هذا العقد على بيع بضاعة بنوعها على سفينة معينة فى وقت لاحق لعقد البيع . ويتم تعيين البضاعة المبيعة وافرازها بشحن البضاعة على ظهر السفينة . ويلتزم البائع بابرام عقد النقل البحرى . ويتم تسليم البضاعة فى ميناء الوصول ولا يلتزم المشترى بدفع ثمنها الا فى هذا الوقت .

ولما كان تعيين البضاعة يتم بشحنها على السفينة التى عينها عقد البيع ، فان هلاك البضاعة خلال نقلها والذى يتحمله البائع ، يترتب عليه فسخ العقد ، دون أن يلتزم البائع بتسليم المشترى بضاعة أخرى من نفس النوع . لأن البيع يرد هنا على منقول معين بالذات ، فالغرض أن البيع يتم بمجرد التعاقد ولكن يتراخى أحد آثاره وهو نقل ملكية البضاعة حتى وصول البضاعة سالمة الى ميناء الوصول [١] .

وقد ذهب رأى ، مع ذلك ، الى أن هذا البيع ، يعتبر عقد بيع معلقا على شرط هو وصول البضاعة [٢] . بينما يرى البعض أن وصول البضاعة ليس شرطا فى البيع ، وانما هو موضوع البيع ذاته ولذا يعتبر العقد هنا بمثابة بيع أشياء مستقبلة [٣] .

---

(١) مصطفى طه اصول رقم ٥٩٦ ، على جمال الدين رقم ٥٥١ .
(٢) ليون كان ورينو جـ ٣ رقم ١٧٩ .
(٣) ريبير جـ ٢ رقم ١٨٩٢ .

٣٤٤ – البيع بسفينة غير معينة : فى هذا العقد يتعهد البائع بشحن البضاعة خلال مدة معينة على سفينة يختارها دون أن يتم تعيينها فى عقد البيع • ولا يؤدى شحن البضاعة فى هذه الحالة الى افراز البضاعة ، لأن السفينة التى يتم عليها الشحن غير معروفة للمشترى • ولذلك لا يتم افراز البضاعة الا بتسليمها الى المشترى فى ميناء الوصول ، فاذا هلكت البضـــاعة فى الطريق كان هلاكها على البائع ، ولكنه يلتزم بأن يســـلم المشترى بضاعة أخرى من نفس النوع ، اذ تعتبر البضاعة فى هذا الغرض من المثليات ، حيث لا يتم تعيينها الا باستلام المشترى لها •

الباب الثانى

عقود الضمان

٣٤٥ – تمهيد وتقسيم : عرف العمل البحرى نوعا من العقود ، يهدف الى توفير الضمان للمجهز أو لمالك البضاعة من نتائج الأخطار التى تتعرض لها السفينة أو البضاعة خلال الرحلة البحرية • وقد عرف عقد القرض البحرى أو كما يسمى أحيانا بالاستقراض الجزافى ، فى مرحلة متقدمة من تاريخ الملاحة البحرية لتوفير الضمان اللازم لمـالك السفينة أو صاحب البضاعة ، ثم عرف بعد ذلك عقد التأمين البحرى ليؤدى نفس الغرض • ونعرض للعقدين المذكورين فى فصلين على التوالى :

الفصل الأول

عقد الاستقراض الجزافى

٣٤٦ — مقدمة : نبع عقد الاستقراض الجزافى من شعور الجماعة بالحاجة الى نظام يؤمن ثروتها ضد مخاطر البحر ، ولذلك عرف هـذا العقد منذ فجر التاريخ ، ويرجع المؤرخون تاريخ ظهوره الى مجموعة حمورابى التى صدرت فى بابل عام ٢٢٥٠ ق٠م ٠ اذ تتضمن هذه المجموعة نصوصاً تحتوى على عناصر هذا العقد فى شكل بدائى ٠ وقد نقل الفنيقيون هذا العقد عن البابليين ، كما عرف لدى الهنود فيما بين عام ألف الى عام ٦٠٠ قبل الميلاد ٠ والراجح أن الرومان عرفوا هذا العقد بعد القرن الثامن قبل الميلاد وأطلقوا عليه اسم foenus nauticum ، كما عرفه الاغريق فى القرن الرابع قبل الميلاد فى شكل أكثر تقدما ٠ على أنه من الثابت أن الصورة التى عرف بها الرومان هذا العقد هى الصورة التى سادت فى العصور الوسطى [١] ٠

وقد نظم الأمر الملكى الفرنسى الصادر سنة ١٦٨١ هذا العقد ، ثم انتقل الى التقنين التجارى الفرنسى تحت اسم عقد قرض المخاطر الجسيمة prêt à la grosse aventure ، وقد نقله التقنين البحرى المصرى فى المواد من ١٤٩ الى ١٧٢ ٠

---

(١) انظر فى تاريخ هذا العقد بالتفصيل ، رسالتنا بعنوان : « الخطر فى التأمين البحرى » طبعة الدار القومية القاهرة ١٩٦٦ رقم ١٨ وما يليه .

كذلك نظم التقنين البحرى الليبى عقد الاستقراض الجزافى فى المواد من ٢٨٥ الى ٢٩٥ . على أننا نلاحظ أن عقد الاستقراض الجزافى ، قد تضاءلت أهميته الآن بعد تنظيم عقد الرهن البحرى بنصوص تشريعية ، وبعد معرفة عقد التأمين البحرى الذى يؤدى نفس دور الاستقراض الجزافى ، بحيث أصبح العقد الأخير على حد تعبير البعض ، مجرد أثر يثير الفضول القانونى ، [1] لما ينطوى عليه من أحكام غريبة [2] . كذلك فان تعدد وكلاء المجهز البحريين فى الموانىء المختلفة أدى الى فقدان هذا العقد لأهميته .

٣٤٧ — تعريف العقد : تقضى المادة ٢٨٥ بأن عقد الاستقراض الجزافى ، هو عقد يقرض به مبلغ بضمانة السفينة أو الشحنة ، على أن يضيع القرض على المقرض اذا هلكت الأشياء الضامنة للدين بحادثة بحرية قاهرة ، وأن يرد له القرض مع الفائدة البحرية المتفق عليها ولو تخطى سعرها الحد القانونى ، اذا وصلت هذه الأشياء سالمة .

ومماتقدم يبين أن عقد الاستقراض الجزافى يختلف عن عقد القرض العادى ، من ناحية جوهرية ، هى أنه بينما يلتزم المدين فى العقد الأخير برد القرض الى الدائن دائما وفى جميع الأحوال ، فان المقترض البحرى لا يلتزم برد مبلغ القرض اذا هلكت الأشياء الضامنة لوفائه بحادثة بحرية تنتج عن قوة قاهرة ، كما يجوز أن يزيد مقدار الفوائد فى هذا العقد عن الحد الأقصى المقرر قانونا للفائدة الاتفاقية ، ويقال فى تبرير ذلك أن المشرع يهدف الى تشجيع المقرضين على تقديم أموالهم للمجهز ،

---

(١) ريبير ج ٢ رقم ١٠١٨ .

(٢) ولذلك فان مشروع القانون البحرى المصرى ، اغفل تنظيم هذا العقد .

اذ أن الدائن قد يتعرض لخطر ضياع دينه بسبب تعرض السفينة لمخاطر البحر .

٣٤٨ – ابرام العقد : لا يجوز ابرام هذا العقد مع المجهز أو محل اقامته ، وانما يعقده الربان نيابة عن المجهز وفى أثناء السفر ، ولا يحق للربان أن يبرم هذا العقد الا فى حالتين :

الاولى : القيام بنفقات الترميم . (المادة ٢٨٦) .

الثانية : مواجهة مقتضيات الشحنة أو السفينة ، كالحصول على وقود لازم للسفينة أو جهاز يلزم وجوده عليها ، أو شراء أشياء لازمة للمحافظة على البضاعة فى أثناء الرحلة . ويقدر حالة الضرورة التى تدعو الى ابرام هذا العقد ، القاضى الجزئى فى ليبيا أو قنصل الجمهورية العربية الليبية فى الخارج ، أو قاضى المحل فى الدولة الأجنبية عند عدم وجود القنصل الليبى . ويشرف القاضى المختص على اجراء القرض بالمناقصة العلنية ويرسو القرض على من يعرض أدنى سعر للفائدة البحرية ، الا أنه يجوز للقاضى عند الاقتضاء أن يرخص بابرام عقد القرض بالتراضى (المادة ٢٨٧) .

٣٤٩ – محل العقد : يجوز أن يتم عقد الاستقراض الجزافى على السفينة وأجرتها أو على الأجرة فقط ، كما يجوز أن يتم العقد على البضاعة ، وعلى ذلك قد يكون القرض مطلوبا لصالح السفينة أو الأجرة وقد يكون مطلوبا لصالح البضاعة ، وفى هذه الحالة الأخيرة يجوز للربان أن يرهن البضاعة ، أما اذا كان القرض لنفع السفينة ، فلا يجوز للربان أن يقترض بضمان البضاعة الا بالقدر الذى لا يفى به ضمان السفينة (المادة ٢٨٨) . أى يلتزم الربان فى هذه الحالة بأن يرهن السفينة أولا ، فاذا لم تكف لضمان الدين كله ، رهن البضاعة بقدر الباقى من الدين .

وقد رأينا أن المادة ١٢٤ بحرى تخول للربان فى أحوال الضرورة الملحة خلال الرحلة البحرية أن يقترض بضمان السفينة ، وان لم تكف فبضمان البضاعة أيضا [١] •

٣٥٠ ــ شكل العقد : تقضى الفقرة الأولى من المادة ٢٩٠ ، بأنه يشترط لصحة السند المثبت للقرض أن يبين التاريخ والمبلغ المستقرض والفائدة المشترطة ، والأشياء المستقرض عليها ، وأسماء كل من المتعاقدين والسفينة والربان ، ومدة القرض •

ويثير هذا النص التساؤل حول ما اذا كان عقد الاستقراض الجزافى يعتبر من العقود الشكلية أم من العقود الرضائية • ونرى أن التقنين البحرى الليبى على عكس التقنين البحرى المصرى [٢] ، يعتبر هــذا العقد من العقود الرضائية ، غاية ما فى الأمر أنه لا يثبت الا بسند مكتوب يجب أن يحتوى على بيانات معينة ، بحيث اذا خلا السند من أى من هذه البيانات ، فلا يبطل العقد ، وانما يجب على من يتمسك بالبيان المتروك ، أن يقوم باثبات الاتفاق عليه •

وتقضى الفقرة الثانية من المــادة ٢٩٠ بأنه يجوز أن يكون السند اسميا أو « لأمر » أو « لحامله » ، واذا كان السند صادرا « لأمر » فلا تشمل ضمانة المدورين ، الفائدة ما لم يتفق على غير ذلك • وعلى ذلك فان سند القرض يجوز أن يكون صادرا باسم المقرض أو لأمره ، كما

---

(١) انظر ما تقدم رقم ١٧٧ .

(٢) اذ تقضى المــادة ١٥٠ من التقنين البحرى المصرى بأن عقد القرض البحرى يجب أن يكون مكتوبا سواء فى محرر رسمى أو فى محرر عرفى ، وتوجب المــادة ١٥٢ فى الحالة الاخيرة التصديق على السند وتسجيله بقلم كتاب المحكمة الابتدائية أو أمام الموظف المختص بذلك قانونا .

يجوز أن يصدر للحامل • وفى الحالة التى يكون السند فيها للأمر ، فانه ينتقل بالتدوير من المقرض الى غيره ، ويترتب على التدوير أن يضمن المقرض وجود القرض وان كان لا يضمن الفائدة ، الا اذا اتفق بين طرفى التدوير على غير ذلك •

٣٥١ — آثار العقد : يعتبر عقد الاستقراض الجزافى من العقود الاحتمالية ، لذلك وجب أن تتعرض الأشـياء المقترض عليها للأخطار البحرية ، والا تحول العقد الى قرض عادى •

وقد رأينا أن العقد يتضمن بيان مدة القرض ، فان لم تحدد هذه المدة فى العقد فتعد الفترة التى تتعرض فيها الأشياء المقترض عليهـا للأخطار البحرية هى مدة العقد ، وتبدأ هذه المدة بالنسبة للقرض على السفينة ، منذ قيام السفينة للسفر حتى ترسو فى ميناء الوصول أو حتى وقوع الحادث البحرى ، وبالنسبة للقرض على البضاعة ، من وقت شحن البضاعة حتى يتم تفريغها فى ميناء الوصـول أو حتى وقوع الحادث البحرى •

ويلتزم المقترض اذا وصلت الأشياء سالمة ، أن يدفع مبلغ القرض ومقدار الفائدة المتفق عليها ، الى المقترض ، أما اذا هلكت هذه الأشياء ، انقضى التزام المقترض برد مبلغ القرض ، بشرط أن يرجع سبب الهلاك الى حادث بحرى قهرى ، أما اذا هلكت الأشياء المستقرض عليها بسبب عيب خاص فيها أو بسبب فعل المقترض أو تابعيه ، فمن حق المقرض أن يسترد القرض (المـادة ٢٩١) وانما لا يجوز للمقرض أن يطالب المقترض فى هذه الحالة بالفوائد ، لأن الأخير لا يلتزم بها الا اذا وصلت الاشياء المستقرض عليها سالمة (المـادة ٢٨٥) •

ويلاحظ أنه اذا عقدت عدة قروض بضمانة الأشياء نفسها ، فللقرض المتأخر الأفضلية عن القرض المتقدم (المـادة ٢٩٤) • ويمكن تبرير هذه القاعدة ، برغبة المشرع فى تشجيع الائتمان البحرى •

ويلاحظ أنه اذا تعرضت الأشياء المستقرض عليها لغرامة بسبب خسارة بحرية خاصة لحقت أشياء أخرى ، فلا يتحمل المقرض هـذه الغرامة • وعلى ذلك اذا افترضنا مثلا أن السفينة المقترض عليها قد ألحقت ضررا بسفينة أخرى فى أثناء الرحلة فان التعويض الذى تلتزم به السفينة المقترض عليها ، يلتزم به مالكها وحده دون أن يتحمل المقرض أى نصيب فيه ، ومع ذلك فاذا تعرضت الأشياء المقترض عليها للغرق وتحمل المقترض بسبب ذلك نفقات دفعت لانقاذ هذه الأشياء ، فان المقرض يتحمل نصيبا من هذه النفقات بنسبة مبلغ الدين (المـادة ٢٩٢) [١] •

وتقرر المـادة ٢٨٩ عدم مسئولية الربان شخصيا عن القرض ، ما دام أنه قد تم فى حدود سلطته وفى الأحوال الجائزة قانونا • وانما يسأل مالك السفينة أو صاحب البضاعة شخصيا عن القرض ، ومع ذلك يجوز لمالك السفينة أن يتمسك بحقه فى تحديد المسئولية المقرر له فى المادة ٩٧ من التقنين البحرى [٢] ، كما يجوز لصاحب البضاعة ، التخلى عن البضاعة للمقرض وفاء لمبلغ القرض (المـادة ٢٨٩) •

---

(١) وسنرى عند دراسة الخسائر المشتركة فى الباب الثالث من القسم الرابع ان مبلغ القرض لا يدخل فى المجموعة المدنية ، بسبب انقاذ الاشياء المقترض عليها ضمن ما انقذ عند وقوع حالة من حالات الخسائر البحرية المشتركة .

(٢) انظر ما تقدم رقم ١٥٦ .

٣٥٢ – تقادم القرض :تنص المـــادة ٢٩٥ من التقنين البحرى على أن يسقط بالتقادم بعد سنتين ابتداء من تاريخ حلول أجل الدين ، حق كل دعوى تنشأ عن عقد الاستقراض الجزافى • وتعتبر هذه المدة من مدد التقادم التى تخضع لأسباب الوقف والانقطاع المقررة فى القواعد العـــامة •

الفصل الثاني

عقد التأمين البحري

٣٥٣ — لمحة تاريخية : يعتبر التأمين البحري ، أول أنواع التأمين البحري وأقدمها في الظهور ، وان كان مكان وتاريخ نشأته لم يعرفا على وجه التحديد •

على أن عقد الاستقراض الجزافي يعتبر في صورته القديمة ، أصل التأمين البحري • كما يذهب رأى الى أن البابليين ، قد عرفوا التأمين البحري في شكله التبادلي ، في القرن السادس بعد الميلاد [١] •

وتميزت مدن ايطاليا بالتوسع التجاري ، منذ القرن الخامس الميلادي حتى قيام الحروب الصليبية في القرن الحادي عشر • وازدهر عقد القرض البحري على السفينة في ايطاليا ، في بداية القرن الثالث عشر ، حتى صدر أمر من البابا ، بتحريم هذا العقد ، لتضمنه فوائد ربوية وفي هذا الوقت ، بدأت فكرة ضمان ما ينتج عن أخطار النقل البحري من أضرار ، تستقل عن فكرة اقراض مبلغ من النقود بضمان السفينة أو البضاعة ، وأصبح ضمان نتائج الاخطار البحرية ، يتم بدفع قسط التأمين •

---

(١) De Noordhout في مؤلف بعنوان
Des polices d'abonnement sur facultés en matière d'assurances maritimes.
لييج سنة ١٩٣٤ رقم ٥ .

ومن المؤكد أن التأمين البحرى بشكله الحديث ، قد برز فى العمل كنظام مستقل فى مدن جنوة وبيزا وفلورنسا ، فى النصف الأول من القرن الرابع عشر [١] • وعرف سكان هذه المدن التى تقع فى شمال ايطاليا باللومبارديين •

ويعتقد البعض أن عقد التأمين البحرى قد ظهر نتيجة تعديل تام به بعض موثقى العقود الايطاليين ، لعقد القرض البحرى ، بأن حل مبلغ التعويض محل مبلغ القرض ، وأصبح لا يدفع الا فى حالة تحقق الخطر ، وحل قسط التأمين محل الفائدة فى عقد القرض وأصبح يدفع فى جميع الأحوال ، وليس فى حالة سلامة الوصول فقط [٢] •

ودخل التأمين البحرى الى فرنسا فى القرن الخامس عشر ، ولم يتم تقنين قواعده الا فى القرن السادس عشر فى مجموعة مرشد البحر • وقد احتوى الأمر الملكى الفرنسى الصادر سنة ١٦٨١ تنظيما كاملا للتأمين البحرى ، وقد نقل التقنين التجاري الفرنسى الصادر سنة ١٨٠٧ هـذه الأحكام بين نصوصه • وفى سنة ١٩٦٧ صدر قانون جديد فى فرنسا خاص بالتأمين البحرى ، وقد نظم هذا القانون التأمين البحرى بنصوص جديدة استقى معظمها من قواعد قانون التأمين البحرى الانجليزى الصادر سنة ١٩٠٦ • أما التقنين البحرى الليبى فقد نظم قواعد التأمين البحرى فى المواد من ٢٩٦ الى ٣٨٣ ، وستكون هـذه النصوص محلا لدراستنا [٣] •

---

(١) انظر مؤلف Wright and Fayle بعنوان A history of Lloyd's لندن سنة ١٩٢٨ ص ١٠٥ .

(٢) هانز مولر فى دروسه التى القاها على طلبة الدكتوراه بجامعة القاهرة فى القانون البحرى سنة ١٩٦٠ — ١٩٦١ .

(٣) يطلق التقنين البحرى الليبى على عقد التأمين البحرى ، « عقد الضمان البحرى » الا أننا نفضل استعمال اصطلاح التأمين البحرى ، =

٣٥٤ — تاريخ اللويدز : انتقل بعض اللومبارديين الى بريطانيا ، حيث سيطروا على عمليات البنوك والتأمين البحرى ، وأسسوا شارعا لبيوت الأعمال فى لندن لا يزال يحمل اسمهم حتى اليوم (١) ، ويشار اليه فى وثائق التأمين البحرى على أن وثيقة التأمين قد تمت فى هذا الشارع ، تذكيرا بفضل اللومبارديين على التأمين البحرى فى انجلترا .
والحديث عن تاريخ التأمين البحرى يرتبط بتاريخ شخص يسمى ادوارد لويد Lloyd ، الذى افتتح مقهى فى لندن كانت ملتقى لجميع المهتمين بالأمور البحرية ، وذلك فى نهاية القرن السابع عشر تقريبا ، وأصبحت هذه المقهى مركزا لبيع السفن والبضائع وعمليات التأمين البحرى . ثم ظهرت جماعة تحمل اسم لويد . وفى عام ١٨٧١ صدر قانون بمنح الشخصية القانونية لجماعة اللويدز . وتتضمن جماعة اللويدز عدة نقابات تتكون من ستة الى عشرة أعضاء ، يكون على رأس كل منها عضو من المشتركين يقوم بعمليات الاكتتاب فى وثائق التأمين نيابة عن النقابة التى ينتمى اليها (١) . وتتمتع اللويدز بمركز خطير فى مجال التأمين البحرى الدولى ، مما جعل منها سوقا دوليا لهذا النوع من التأمين .

٣٥٥ — أهمية التأمين البحرى : رأينا أن السفن تؤدى دورا جليلا فى خدمة التجارة الدولية فاذا ما عرفنا أن قيمة سفينة من السفن قد تبلغ عشرات الآلاف بل الملايين من الجنيهات ، وأن بضاعة تحملها قد تصل الى هذه القيمة ، وتصورنا أن هذه الثروة الضخمة ، تجوب البحار والمحيطات مع احتمال هلاكها بسبب ما تتعرض له من أخطار جسيمة

= اذ فضلا عن انه الاصطلاح المستعمل فى العمل فى ليبيا ، فقد استعمله التقنين المدنى الليبى الذى يعد الشريعة العامة للمعاملات .
(١) انظر رسالتنا « الخطر فى التأمين البحرى » رقم ٢٩ .

خلال رحلتها ، لبرزت أهمية التأمين البحرى ، كنظام يحمى التجـارة الدولية والأساطيل البحرية .

ويتوقف على التأمين ازدهار التجارة البحرية ، وقد أدى تطوره الى تطور حجم هذه التجارة ، بأن جذب اليها رؤوس أموال ، ما كانت لتقدم على التعرض للأخطار البحرية ، دون أن تشعر بالطمأنينة والأمن اللذين يحققهما التأمين (1) .

ولا تخفى أهمية التأمين البحرى للدول العربية ، اذ تقع فى جميع هذه الدول ، عدة موانىء بحرية هامة ، وترتبط مع مختلف دول العالم بعلاقات تجارية متعددة . ولما كانت السوق العربية للتأمين البحرى لم تتحمل بعد دورها اللائق بمكانة الدول العربية التجارية ، اذ تتم معظم عمليات التأمين البحرى على السفن وجزء كبير من التأمين على البضائع فى أسواق التأمين البحرى الأجنبية ، فانا نأمل أن تنشأ هيئة متخصصة تمارس عمليات التأمين البحرى ، لتكون سوقا للتأمين البحرى للدول العربية ، بدلا من اللجوء الى الأسواق الأجنبية للتأمين على البضاعة والسفن (2) .

٣٥٦ — تقسيم : نقسم دراستنا فى هذا الفصل الى أربعة فروع ، نعرض فى الأول للقواعد الأساسية فى التأمين البحرى ، ونخصص الثانى لدراسة الخطر ، أما الثالث فنتكلم فيه عن التزامات المستأمن ، على أن نكرس الفرع الرابع لدراسة تعويض التأمين .

---

(1) دانجون حـ ٤ رقم ١٤٣٢ .

(2) وقد نادينا بهذا الرأى فى رسالتنا سنة ١٩٦٤ رقم ٨ ، وفى مؤلفنا فى القانون البحرى المصرى رقم ٤٣٦ .

الفـــرع الأول

القواعد الأساسية فى عقد التأمين البحرى

٣٥٧ – تمهيد وتقسيم : هناك قواعد أساسية يقوم عليها عقـــد التأمين البحرى ، نرى لزاما علينا أن نتعرض لها أولا قبل دراسة جوهر العقد ، ونقسم دراستنا فى هذا الفرع الى مباحث ثلاثة يتعلق الأول بتعريف عقد التأمين البحرى وأنواعه ، ونعرض فى الثانى لقواعد تكوين العقد ، ونخصص الثالث لوثيقة التأمين كوسيلة لاثبات العقد .

المبحث الأول

تعريف التأمين البحرى وأنواعه

٣٥٨ – تعريف : يرى البعض أن عقد التأمين البحرى يعرف بأنه « عقد بموجبه يتعهد شخص هو المؤمن فى مواجهة آخر وهو المستأمن ، مقابل مبلغ معين يسمى القسط ، بأن يعوض الأضرار التى تصيب ذمة المستأمن نتيجة تحقق خطر من الأخطار البحرية » [١] . وهذا التعريف وان جعل الخطر البحرى هو أساس التأمين البحرى ، الا أنه لم يحدد معنى الخطر البحرى محل التأمين . اذ سنرى أن التأمين البحرى لا يضمن نتائج الأخطار التى تحدث بفعل البحر فقط ، بل يغطى أيضا الأخطار التى قد تقع فى أثناء الرحلة البحرية ولو لم تكن ناشئة عن البحر . لذلك نفضل القول مع رأى آخر أن التأمين البحرى « عملية يتعهد بموجبها أحـــد الأطراف وهو المؤمن ، للطرف الآخر وهو المستأمن بأن يقدم له مقابل أداء يسمى القسط عوضا ماليا له أو للغير ، عندما يتحقق بالنسبة لأشياء

(١) بونكاز رقم ٦٠١ وقرب شوفو رقم ٦٥٥ .

معينة يتفق عليها ، خطر من الأخطار التى تعتبر عمليات الملاحة البحرية أو النقل البحرى سببا أو مناسبة أو مكانا لها » [1] •

ويقترب تعريف التقنين البحرى الليبى لعقد التأمين البحرى من التعريف السابق ، فتقضى المـادة ٢٩٦ بأن التأمين البحرى (الضمان البحرى) هو عقد يتعهد المؤمن (الضامن) بمقتضاه بتعويض المستأمن (المضمون) عن ما يلحق به من الضرر فى معرض رحلة بحرية ، من هلاك حقيقى لقيمة ما ، مقابل دفع قسط أو بدل ، على أن لا يجاوز هـذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة •

٣٥٩ ــ انواع التامين البحرى : يعرف العمل أربعة أنواع أساسية من التأمين البحرى وهى :

١ ــ التأمين على السفن : ولا يقتصر هذا النوع من التأمين على جسم السفينة وحدها ، وانما يشمل أيضا ملحقاتها اللازمة لاستغلالها •

والأصل أنه لا يترتب على تأجير السفينة المؤمن عليها الى الغـير فسخ التأمين ، الا اذا اتفق على غير ذلك (المادة ٣٠٧) • ويؤدى بيع السفينة بالمزاد العلنى الى وقف عقد التأمين فى يوم البيع ، أما اذا تناول بيع خاص أقل من نصف القيمة المؤمن عليها فان التأمين يظل قائما ، فاذا تناول البيع نصف القيمة المؤمن عليها فأكثر فلا يستمر التأمين الا بموافقة المؤمنين (المـادة ٣٠٦) •

ويلاحظ أنه اذا كان الربان هو مالك السفينة المؤمن عليها أو مشتركا فى ملكيتها ، ثم هلكت هذه السفينة ، فان المادة ٣٤٤ بحرى تقضى بأن

---

(1) De Smet : Traité théorique et pratique des assurances maritimes, Paris 1959, T. 1, No. 5.

لا يدفع الى الربان حصته فى تعويض التأمين الا بعد أن يقدم شهادة تثبت نتيجة ما يجب اجراؤه من تحقيق ادارى بشأن سلوكه . فاذا ثبت من هذا التحقيق أن الهلاك يرجع لأخطاء الربان ولو دون غش منه جاز اعفاء المؤمنين من حصة الربان المؤمن عليها مع الزامهم بدفع خمسة فى المائة من التعويض على سبيل التسوية .

٢ — التأمين على البضاعة : يغطى هذا التأمين البضائع التى يتم شحنها على متن السفينة لمصلحة الشاحن . ويسعى الشاحنون عادة الى تغطية الأخطار التى يعفى منهـا الناقل بمقتضى سـند الشحن أو بحكم القانون .

واذا أجيز للربان شحن بضائع لحسابه فى السفينة التى يقودها فعليه ، فى حال التأمين عليها ، أن يثبت للمؤمن شراءها وأن يقدم عنها سند شحن يوقع عليه اثنان من كبار البحارة (المـادة ٣٢٣) .

وتعتبر وثيقة التأمين على البضاعة سندا قابلا للتداول بحيث يتم تحويلها ، كما سنرى ، مع سند الشحن الذى يمثل البضاعة . ولما كان هذا السند قد ينتقل الى أكثر من شخص ، فان المؤمن على البضـاعة لا يعرف وقت التأمين من الذى سيثبت له الحق فى تعويض التأمين ، وذلك على عكس التأمين على السفينة حيث يكون مالك السـفينة هو المستأمن ، الا اذا تم بيعها كما رأينا .

٣ — التأمين على أجرة النقل لا تسمح كل التشريعات بالتأمين على أجرة النقل التى قد يحصل عليها المجهز فى رحلة معينة ، فالقانون المصرى مثلا يمنع هذا النوع من التأمين بحجة أنه يؤدى الى اثراء المجهز دون أن يكون قد فقد شيئا يستوجب التعويض ، والواقع أن هذا التبرير

غير سليم ، لأن التعويض كما يشمل جبر الخسارة التى تقع ، فانه يجب أن يتضمن ما يفوت المضرور من كسب [1] .

أما التقنين البحرى الليبى فقد أجاز التـأمين على أجرة النقل ، وتقضى المـادة ٣١٥ بأنه متى كان محل التأمين أجرة النقل الصافية ، قدر مبلغ هذه الاجرة بستين فى المـائة من الاجرة القائمة ما لم ينص العقد على مبلغ معين[2] .

٤ ــ **التأمين على الربح المرجو** : ويلحق بالتأمين على أجرة النقل ، التأمين على الربح الذى ينتظره الناقل من اسـتعمال سفينته فى نقل بضاعة أو منقولات أخرى مملوكة له[3] .

وتقضى المـادة ٣١٦ من التقنين البحرى الليبى ، بأن يحدد الربح المرجو بعشر القيمة فى مكان السفر ما لم يقبل المؤمنون صراحة نسبة أعلى ، وفى هذه الحالة يجب تحديد هذه النسبة فى الوثيقة . ومعنى ذلك أنه فى حالة نقل بضاعة خاصة بالمجهز ، فانه يجوز له التأمين على الربح الذى يأمل الحصول عليه من بيع هذه البضاعة ، ويحدد هـذا الربح جزافا ــ اذا لم يحدد اتفاقا ــ بعشر قيمة البضائع فى ميناء الشحن .

٣٦٠ ــ كما يجيز القانون الليبى التأمين على أجور البحارة والمبالغ المعقود عليها قرض بحرى ، وذلك على عكس القانون المصرى الذى يمنع

---

(١) مصطفى طه أصول رقم ١٠٣٦ .

(٢) ويجيز القانون الانجليزى التأمين على اجرة النقل بالكامل ، كذلك يجيز قانون التأمين البحرى الفرنسى الجديد ، التأمين على اجرة النقل وقد كانت المـادة ٣٤٧ تجارى تمنع هذا النوع من التأمين الا أن المشرع الفرنسى اصدر فى ١٢ اغسطس سـنة ١٨٨٥ قانونا الغى بمقتضاه نص المـادة ٣٤٧ تجارى .

(٣) تشورلى وجايلز ص ٣٠٢ .

التأمين البحرى لا على أجرة النقل فحسب بل على الربح المرجو وأجور البحارة والمبالغ المقترضة اقتراضا بحريا (المادة ١٩٠ من التقنين البحرى المصرى) • ويتشابه حكم مشروع القانون البحرى المصرى مع حكم التقنين البحرى الليبى فى هذا الخصوص •

٣٦١ — اعادة التأمين : يقصد باعادة التأمين Reinsurance ، أن المؤمن ينقل الى مؤمن آخر فى مقابل قسط معين جزءا من الأخطار التى يسأل عنها الاول بموجب عقد التأمين المبرم بينه وبين المستأمن ، على أن يظل المؤمن المباشر هو المسئول فى مواجهة المستأمن الذى يبقى أجنبيا عن عقد اعادة التأمين[1] ، ولذلك نكون بصدد عقد جديد مميز عن عقد التأمين الاصلى ، وهو العقد الذى يبرم بين المؤمن المباشر والمؤمن المعيد •

وقد ثار البحث حول ما اذا كان عقد اعادة التأمين الذى يبرمه المؤمن البحرى مع مؤمن معيد ، يعتبر نوعا من أنواع التأمين البحرى • ويجمع الفقه الفرنسى على اعتبار عقد اعادة التأمين البحرى ، تأمينا بحريا على أساس أن التزام المؤمن المعيد بدفع مبلغ التأمين الى المؤمن المباشر ، يتوقف على تحقيق خطر بحرى ، اذ أن محل التزام المؤمن المعيد فى عقد اعادة التأمين ، هو دفع التعويض الذى قد يؤديه المؤمن المباشر للمستأمن ، ولا يلتزم المؤمن المباشر بدفع التعويض الى المستأمن الا اذا تحقق خطر بحرى من الاخطار المنصوص على ضمان نتائجها فى وثيقة التأمين البحرى[2] • على أننا نرى أنه لما كانت طبيعة عقد التأمين

---

(١) يطلق التقنين البحرى الليبى على اعادة التأمين اصطلاح «التضمين» انظر المادة ٣١٩ .

(٢) ريبير حـ ٣ رقم ٢٥٨٦ ، شوفو فى مؤلف له بعنوان Des assurances maritimes وهو مستخرج من Juris-classeur سنة ١٩٤٩ رقم ٩١ ، دى سميه المرجع السابق حـ ١ رقم ٣٦ .

تتحدد بالخطر محل العقـد ، فان اعادة التأمين البحرى ، لا يمكن أن تعتبر تأمينا بحريا ، اذ ليس الخطر محل عقد اعادة التأمين هو الخطر البحرى الذى يضمن المؤمن المباشر فى التأمين البحرى نتائجه ، وانما هو الخطر الذى يتعرض له المؤمن المباشر نتيجة دفع التعويض الذى يلتزم بدفعه للمستأمن ويكمن الخطر هنا فى احتمال زيادة التعويضات التى يدفعها المؤمن المباشر نتيجة الكوارث التى تلحق المستأمنين ، عن مجموع الاقساط التى حصلها بسبب اختلاف عدد الكوارث أو جسامتها عن الاساس الذى بنى عليه المؤمن المباشر حساب القسط[1] .

ومع ذلك فان معظم التشريعات الحديثة تميل الى اعتبـار عقد اعادة التـأمين البحرى ، نوعا من أنواع التـأمين البحرى ويخضع لأحكامه ، فهذا هو حكم قانون التأمين البحرى الفرنسى الجديد ، كما سلك المشرع الليبى نفس المسلك ، اذ تقضى المـادة ٣١٩ من التقنين البحرى ، بأنه يجوز للمؤمن أن يؤمن لدى شخص آخر ضد المخاطر التى يضمنها ويخضع عقد اعادة التأمين (التضمين) لأحكام هذا الباب (أى الباب المتعلق بعقد التـأمين البحرى) . ويبقى المؤمن الاصلى مسئولا وحده تجاه المستأمن .

٣٦٢ — التأمين على القسط : سنرى أن المستأمن يلتزم بدفع مبلغ معين ، يحدده المؤمن على أساس نسبة من مبلغ التـأمين ، مقابل تحمل هذا الاخير للاخطار التى ينص على ضمانها فى وثيقة التأمين ، ويسمى هذا المبلغ بقسط التأمين . ولـما كان المستأمن معرضا لأن يخسر هذا القسط ، فى الأحوال التى تصل فيها الاشـياء المؤمن عليها سالمة

---

(١) انظر تفصيل هذه المناقشة فى رسالتنا الخطر فى التأمين البحرى رقم ١١٤ ، وقد انتهينا الى اعتبار اعادة التـأمين نوعا من المسئولية بالنسبة للمؤمن المباشر .

الى ميناء الوصول ، فانه يجوز له أن يؤمن على قسط التأمين ، ويكون محل التأمين هنا هو خسارة المبلغ الذى يدفعه المستأمن كقسط التأمين (بدل الضمان) • ولا يعتبر هذا النوع من التأمين بداهة تأمينا بحريا •

المبحث الثانى

تكــوين العقـــــد

٣٦٣ – طرفا العقد : يتم عقد التأمين البحرى بين المؤمن ، وهو الطرف الذى يأخذ على عاتقه مجموعة من الاخطار ، يقوم بالمقاصة بينها وفقا لقوانين الاحصاء ، والمستأمن وهو الطرف الذى يلتزم بدفع القسط ويحصل على تعويض التأمين عند تحقق الكارثة • ونتعرض فيما يلى بكلمة عن كل طرفى عقد التأمين البحرى •

٣٦٤ – المؤمن : يكون المؤمن عادة شركة تأمين • على أنه قــد يقوم الافراد بعمليات التأمين البحرى ، وذلك مثـل نظام اللويدز فى انجلترا ، حيث يكتتب أكثر من مؤمن فرد فى وثيقة التأمين • ويعرف التأمين الذى تقوم به شركات التأمين باسم « التأمين بقسط ثابت » ويقابله التأمين التبادلى mutual insurance ، اذ بينما يتم التأمين الذى تقوم به شركات التأمين بقسط محدد لا يختلف بالنسبة لنفس المستأمن من سنة لأخرى ، كما لايختلف بالنسبة لعدة مستأمنين اذا اتحدت طبيعة الخطر الذى يطلبون ضمان نتائجه فان التأمين التبادلى ، تقوم به جمعيات تكون من عدة أشخاص ، يهدفون الى تغطية أخطار متماثلة بحيث يلتزم كل منهم بأداء اشتراك معين ، على أن تحدد قيمة الاشتراك بصفة نهائية ، فى نهاية الفترة التى يشملها التأمين ، بحسب عدد الكوارث التى تلحق بعضهم خلال فترة التأمين وقيمة التعويضات التى تدفع بالتالى • أى أن أعضاء جمعيات التأمين التبادلى يقومون بدور المؤمن والمستأمن

فى نفس الوقت . ومما يذكر أن التقنين التجارى الليبى يعتبر عمليات التأمين التبادلى ، من قبيل الأعمال التجارية ، اذ تقضى الفقرة ١٣ من المـادة الخامسة بأن يعتبر تجاريا التأمين ضد الاخطار حتى ولو كان على أساس التأمين المتبادل .

٣٦٥ — المستأمن : وهو مالك السفينة أو صاحب البضاعة المنقولة بحرا . ولما كان صاحب الحق فى تعويض التأمين فى الحالة الاخيرة ، قد لا يعرف مقدما عند ابرام التأمين ، فان المستفيد من التأمين ، قد يكون شخصا آخر غير المستأمن ، وذلك فى الحالة التى يبيع فيهـا الشاحن ، البضاعة المنقولة خلال رحلتها الى ميناء الوصول . ويعرف التأمين فى هذه الحالة باسم « التأمين لحساب من يثبت له الحق فيه » ، أى لايتحدد المستفيد من التأمين ، الا عند وصول البضاعة ، وتقدم حامل سند الشحن لاستلام البضاعة ، اذ يعتبر فى نفس الوقت صاحب حق فى تعويض التأمين ، ان كان له محل . ويعتبر هذا التأمين من النـاحية القانونية ، من قبيل الاشتراط لمصلحة الغير[1] . وقد أجازت المـادة ٣١٢ من التقنين البحرى الليبى ، هذا النوع من التأمين ، عندما قضت بأنه يجوز عقد التأمين لمصلحة شخص غير معين ، ويكون هذا الشرط بمثابة عقد تأمين فى مصلحة الشخص الذى يوقع الوثيقة وبمثابة تعاقد للغير فى مصلحة المنتفع معلوما كان أو مستقبلا . ويكون موقع وثيقة التأمين المعقود لمصلحة شخص غير معين ملزما وحده تجاه المؤمن بدفع القسط ، ولكن يجوز للمؤمن أن يحتج قبل المستفيد بالدفوع التى يكون من حقه أن يتمسك بها فى مواجهة موقع الوثيقة . ويعتبر هذا الحكم

---

(١) ريبير حـ ٣ رقم ٢٣٩٨ .

تطبيقا للقاعدة العامة المنصوص عليها فى المادة ١٥٦ من التقنين المدنى الليبى[١] .

٣٦٦ – شروط صحة العقد : يعتبر عقد التأمين البحرى من العقود الرضائية ، التى يكفى لانعقادها مجرد توافر الايجاب والقبول ، دون أن يفرض القانون شكلا معينا يتم فيه ، وان كانت المادة ٢٩٨ من التقنين البحرى تتطلب الكتابة لاثبات العقد .

ويلزم توافر المحل فى عقد التأمين البحرى ، ومحل عقد التأمين هو الخطر الذى يضمن المؤمن نتائجه . وسيكون الخطر نظرا لأهميته محلا لدراسة خاصة فيما بعد . على أن ما يعنينا فى هذا المقام هو ابراز صفحة الخطر كشرط لصحة عقد التأمين البحرى ، فاذا انعدم الخطر أو لم يتعرض الشىء المؤمن عليه للخطر ، فقد التأمين ركنا جوهريا لازما لانعقاده ، اذ أن عقد التأمين وان كان من العقود الرضائية التى تتكون بمجرد رضاء الطرفين ، الا أنه لا ينتج أثره فى الحال ، فلا يتخذ التأمين صورة حية الا بتعرض الأشياء المؤمن عليها لخطر ما[٢] . ولذا تجيز المادة ٣٠٣ بحرى ، للمستأمن أن يفسخ عقد التأمين قبل ابتداء سريان الخطر .

ولما كان عقد التأمين من العقود الاحتمالية أو من عقود الغرر ، حيث لا يعرف كل من المتعاقدين وقت العقد مقدار ما يأخذ أو مقدار ما يعطى ، فان الخطر هو الذى يضفى على التأمين هذه الصفة الاحتمالية .

---

(١) وتقضى المادة ١٥٦ مدنى بخصوص التعاقد لمصلحة الغير ، فى فقرتها الثانية بأنه يترتب على الاشتراط لمصلحة الغير ان يكسب الغير حقا مباشرا قبل المتعهد بتنفيذ الاشتراط يستطيع ان يطالبه بوفائه ، ويكون لهذا المتعهد أن يتمسك قبل المنتفع بالدفوع التى تنشأ عن العقد .

(٢) ريبير حـ ٣ رقم ٢٤١٠ .

٣٦٧ – جواز التأمين البحرى برغم تخلف الخطر : اذا كان الخطر هو محل التأمين ، ومن المقرر قانونا أن تخلف المحل يؤدى الى بطـلان العقد ، فان عقد التأمين ــ بصفة عامة ــ لا يختلف عن غيره من العقود الاخرى من هذه الناحية • ولمـا كان التأمين عقدا احتماليا ، فان محله يعتبر أمرا غير محقق الوقوع ، وهذه أبرز صفات الخطر • ويقصـد بعدم تحقيق الوقوع ألا يكون الخطر قد سبق تحققه قبل ابرام عقـد التأمين ، وكذلك ألا يكون الخطر قد زال قبل ابرام هذا العقد ، فان حدث شيء من ذلك ، كان عقد التأمين باطلا •

على أن عقد التأمين البحرى يختلف عن عقد التأمين البرى فى هذا المجال ، اذ يجوز التأمين البحرى برغم تخلف الخطر وذلك متى كان الخطر قد سبق تحققه أو زواله قبل ابرام العقد بشرط أن يجهل طرفا التأمين ذلك • ويعبر عن هذه الفكرة بأن الخطر فى التـأمين البحرى لا يشترط وجوده من الناحية المـادية ، وانما يكفى وجوده من الناحية المعنوية ، أى يكفى قيام الخطر فى ذهن المتعاقدين • وبعبارة أخرى فان التأمين البحرى من الخطر الظنى جائز قانونا •

ويبرز البعض استقلال التأمين البحرى ، بجواز التأمين من الخطر الظنى ، بأن هذا التأمين يعقد غالبا فى أماكن تبعد عن الاشياء التى يجرى عليها التـأمين ، ولا يسهل عندئذ الحصول على معلومات تتعلق بحالة هذه الاشياء[1] •

٣٦٨ – التامين من الخطر الظنى فى القانون الليبى : تقضى الفقرة الاولى من المـادة ٣٢١ بحرى ، بأن يقع باطلا عقد التأمين المبرم بعد

(1) Liard : Assurance maritime et assurance terrestre, Bordeaux, 1933, p. 133.

هلاك الاشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها ، اذا ثبت أن (نبأ) [1] الهلاك أو نبأ الوصـــول قد بلغ الى مكان وجود المستأمن قبل اصداره الامر بالتأمين أو الى مكان التوقيع على العقد قبل أن يوقعه المؤمن .

ويؤدى هذا النص — بمفهوم المخالفة — الى أن التأمين البحرى يقع صحيحا ولو أبرم بعد هلاك الاشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها سالمة ، وذلك ما لم يثبت أن خبر هلاك الاشياء المؤمن عليها قد وصل الى المكان الذى يوجد فيه المستأمن قبل أن يصدر أمره باجراء التأمين ، أو أن خبر وصول هذه الاشياء سالمة قد وصل الى مكان التوقيع على عقد التأمين قبل أن يتم التوقيع عليه من جانب المؤمن .

ويكفى مجرد وصول خبر الهلاك أو خبر الوصول الى مكان وجود المستأمن أو مكان التوقيع على العقد ، أى لا يشترط لابطال التأمين أن يثبت العلم الحقيقى للمستأمن بخبر الهلاك أو العلم الحقيقى للمؤمن بخبر الوصول قبل اجراء التأمين ، اذ يفترض المشرع هذا العلم من مجرد ثبوت وصول خبر الهلاك أو خبر السلامة .

ومما تقدم يتضح أن التقنين البحرى الليبى يجيز التأمين من الخطر الظنى ، شأنه فى ذلك شأن بعض التشريعات الاخرى[2] .

---

(١) جاء فى النص كلمة « الهلاك » دون ان تسبقها كلمة « نبأ » ، كما حدث بالنسبة لكلمة « الوصـــول » ونعتقد ان كلمة « نبـــأ » قبل كلمة « الهلاك » قد سقطت سهوا من النص ، لان المعنى لا يستقيم دون وجودها .

(٢) وقد اجازت المـــادة ٢٠٨ بحرى مصرى هذا النوع من التأمين نقلا عن المـــادة ٣٦٠ تجارى فرنسى ، ولكن يتطلب النص المصرى علم المستأمن بالهلاك أو علم المؤمن بالوصول وان كان يقيم قرينة قانونية على هذا العلم تختلف بحسب مسافات الجهات وطرق الاخبار فى الاماكن التى يقع فيها الهلاك أو الوصول . على أن المـــادة ٢٩٧ من مشروع القانون البحرى المصرى تأخذ حكم المـــادة ٣٢١ بحرى ليبى ، وكذا فعل المشرع الفرنسى فى قانون التأمين البحرى الجديد .

٣٦٩ – التامين على الانباء السارة أو السيئة : رأينا أن التأمين البحرى قد يصح ، على الرغم من تخلف الخطر من الناحية المــادية ، وذلك متى توافر وجوده من الناحية المعنوية ، فيجوز التأمين برغم سبق وصول الاشياء المؤمن عليها أو متى تحقق الخطر محل التأمين فعلا بشرط ألا يثبت بلوغ خبر الوصول أو الهلاك ، على النحو الذى عرضنا له فى البند السابق •

الا أن هناك نوعا من التأمين البحرى ، يعرف بالتأمين على الانباء السارة أو السيئة assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles وفى هذا النوع ، الذى يعتبر أيضا من قبيل التأمين من الخطر الظنى ، لا أهمية لثبوت وصول نبأ الهلاك أو السلامة قبل اجراء التأمين من حيث التأثير على صحة التأمين ، بل يقع هــذا التأمين صحيحا برغم ثبوت وصول نبأ الهلاك أو الوصــول مادام لم يثبت علم المستأمن بالهلاك أو علم المؤمن بالوصول قبل اجراء التأمين ، والعلم الذى يجب ثبوته هنا هو العلم الفعلى أى الحقيقى •

وتقضى المــادة ٣٢١ فى فقرتها الثــانية ، بأنه متى كان التأمين معقودا على الانباء السارة والسيئة ، ولا يجوز هذا الشرط الا فى التأمين على السفينة مجهزة ، فلا يبطل العقد ما لم يقم الدليل على أن المستأمن على علم بهلاك السفينة أو أن المؤمن كان على علم بوصولها قبل توقيع العقــد •

أى يجيز التقنين البحرى الليبى ، التأمين على الانبــاء السارة والسيئة فى حالة واحدة فقط وهى حالة التأمين على سفينة مجهزة • ولكى يعتبر هذا النوع من التأمين باطلا ، فقــد ألغى المشرع القرينة القانونية لعلم المؤمن أو المستأمن والمستمدة من وصول خبر السلامة

أو الهلاك ، وتطلب ثبوت العلم الحقيقى بالهلاك أو الوصول للمستأمن أو المؤمن . ويقع على عاتق الطرف الذى يتمسك بابطال التأمين ، عبء اثبات علم الطرف الآخر بالهلاك أو الوصول ، حسب الاحوال . وعلى ذلك فاذا اتفق طرفا التأمين على الاخذ بشرط الانباء السارة والسيئة ، فهذا يعنى اتفاقهما على تعطيل القرينة للعلم المستمدة من وصول خبر الهلاك أو السلامة قبل اجراء التأمين[1] .

وقد رتب المشرع جزاءا فى الحالة التى يتم فيها اجراء التأمين وفقا لشرط الأنباء السارة والسيئة متى ثبت العلم الحقيقى للمستأمن بهلاك السفينة أو العلم الحقيقى للمؤمن بوصولها ، قبل توقيع العقد ، اذ يقضى الشق الاخير من الفقرة الثانية للمادة ٣٢١ ، بأنه اذا ثبت علم المستأمن بالهلاك ، التزم بأن يدفع ضعف قسط التأمين ، واذا ثبت علم المؤمن بالوصول ، التزم بأن يدفع للمستأمن ضعف القسط المتفق عليه .

٣٧٠ — التأمين بوساطة وكيل : ما هو الحكم اذا عقد التأمين وفقا لشرط الانباء السارة والسيئة بوساطة وكيل للمؤمن ، اذا ثبت علم

---

(١) ويقترب التأمين وفقا لشرط الانباء السارة والسيئة من شرط يرد فى وثيقة التأمين الانجليزى ، وهو الشرط الذى يقضى بان التامين يصح سواء كانت الاشـيـاء المؤمن عليها قد هلكت قبل انعقـاد التامين او لم تهلك «Lost or not lost» على أن التامين وفقا لهذا الشرط الاخير يعتبر صحيحا فى فرضين ، الاول : اذا كان كل من طرفى التامين يجهلان تحقق الخطر قبل ابرام العقد ، والثانى : اذا كان كل من الطرفين على علم بتحقيق الخطر قبل العقد . ولذا يختلف التأمين وفقا لشرط «Lost or not lost» عن التأمين وفقا لشرط الانباء السارة والسيئة فى هذا الفرض الاخير ، اذ يبطل التأمين وفقا لشرط الانبـاء السارة والسيئة اذا ثبت علم الطرفين بتحقيق الخطر قبل العقد . ويقال فى تبرير صحة التامين وفقا لشرط «Lost or not lost» أن الطرفين فى مركز متساو من حيث العلم او الجهل بتحقق الخطر قبل انعقاد التامين ، فليس ثمة ما يبرر ابطال العقد ولو كان الطرفان على علم بتحقق الخطر قبل ابرام العقد . انظر رسالتنا رقم ٦٣ .

الوكيل بنبأ الوصول ، على الرغم من عدم علم الموكل به أو اذا ثبت أن الوكيل لم يكن يعلم بنبأ الوصول ، بينما كان الموكل على علم به ؟

أجابت المـادة ٣٢٢ من التقنين البحرى على ذلك عندما قضت بأن يقع باطلا التأمين الذى يعقده العميل أى الوكيل ، اذا كان بامكانه أن يعلم بنبأ الوصول ، ويقع باطلا كذلك اذا كان الموكل عالمـا به . فاذا علم الموكل بنبأ الوصول بعد اصداره الامر بابرام العقد ، فعليه أن يصدر فى الحال أمرا معاكسا الى الوكيل يكون برقيا عند الاقتضاء . أما اذا تم التوقيع على عقد التأمين قبل وصول الامر المعاكس ، كان العقد صحيحا . ويبرر بطلان التأمين فى حالة علم الموكل بنبأ الوصول مع عدم علم الوكيل ، أن الاول يجب أن يخطر الثـانى فورا بنبـأ الوصول قبل أن يقوم الوكيل بابرام العقد .

ونلاحظ أن نص المادة ٣٢٢ لم يتعرض الا لحالة علم وكيل المؤمن بخبر الوصول أو علم المؤمن نفسه بهذا الخبر ، دون أن يتعرض لحالة علم وكيل المستأمن أو المستأمن نفسه بخبر الهلاك وابرام التأمين بالرغم من ذلك . ونرى أن يطبق نفس الحكم الوارد فى المـادة ٣٢٢ فى هذه الحالة ، فيكفى عدم علم وكيل المستأمن بخبر الهلاك حتى يعتبر التأمين صحيحا ، أما اذا كان المستأمن نفسه يعلم بهذا الخبر ، فيجب أن يبلغ وكيله فورا بذلك ، فاذا أصدر المستأمن أمرا الى وكيله بابرام التأمين ثم علم بخبر الهلاك ، فعليه أن يصدر أمرا معاكسا الى الوكيل فاذا وصل الامر المعاكس بعد ابرام التأمين ، كان العقد صحيحا[1] .

٣٧١ – طبيعة عقد التأمين البحرى : تميز عقد التأمين بأنه من عقود الغرر ، وتنطوى الصفة الاحتمالية للتأمين على أن الخطر محل

---

(١) فى هذا المعنى ريبير جـ ٣ رقم ٢٣٨٩ ، وحكم لمحكمة النقض الفرنسية فى ١٩٢٧/٦/٢٩ ملحق دور – ٥ – ٣٥٩ . وانظر رسالتنا رقم ٥٨ .

العقد ، يعرف بأنه أمر غير محقق الوقوع ، وفى التأمين البحرى تلحق الصفة الاحتمالية بالعقد بسبب ارتباط التزام المؤمن أساسا بحوادث الملاحة[1] .

كما يعتبر عقد التأمين البحرى ، عقد تعويض ، يهدف الى اصلاح الضرر الذى يلحق المستأمن نتيجة تحقق الخطر المؤمن منه ، ولا يجوز أن يكون مصدرا لاثراء المستأمن ، ويترتب على ذلك أنه اذا لم يكن للمستأمن مصلحة تقبل التأمين عليها ، فان العقد يعتبر باطلا . وقد نصت المادة ٣٢٥ على تحديد طبيعة عقد التأمين البحرى بقولها : « يتحتم اعتبار (التأمين) البحرى عقد تعويض على الرغم من كل اتفاق مخالف . ولا يجوز أن يجعل (المستأمن) بعد وقوع الطوارىء فى حالة مالية أحسن من التى كان عليها لو لم يقع الطارىء » . كما قضت المادة ٢٩٦ بأن تعويض التأمين يجب ألا يجاوز قيمة الاشياء الهالكة .

٣٧٢ — تعدد التأمينات : يقصد بتعدد التأمينات Double - insurance أن يعقد نفس المستأمن أكثر من تأمين على نفس الشىء ضد نفس الاخطار وفيما يتعلق بنفس المصلحة ، وذلك بمبالغ تجاوز فى مجموعها قيمة الشىء المؤمن عليه[2] .

---

(١) Dover (Victor) : A handbook to marine insurance, 6th ed., London 1962, P. 331.

(٢) Arnould : The law of marine insurance and average, 15th ed., London 1961, vol. 1, p. 356. وانظر فى تفاصيل الموضوع رسالتنا رقم ٧٥ وما يليه .

ونلاحظ أن تعدد التأمينات يختلف عن التأمين الاقترانى Co-insurance وهو اشتراك اكثر من مؤمن فى التأمين على نفس الشىء وضد ذات الاخطار ولنفس المصلحة بكامل قيمة الشىء ، على أن يتحمل كل مؤمن جزءا من تعويض التأمين . ولا شك فى صحة هذا النوع من التأمين .

ويختلف موقف التشريعات من هذه المسألة ، فالقانون الانجليزى للتأمين البحرى الصادر سنة ١٩٠٦ يجيز تعدد التأمينات ويعتبر كل عقود التأمين المبرمة صحيحة بشرط ألا يحصل المستأمن على تعويض يجاوز قدر الضرر • ويكون للمستأمن أن يختـــار أى المؤمنين ، ليرجع عليه بكل التعويض ، ثم يكون من حق هذا المؤمن أن يرجع على المؤمنين كل بنسبة المبلغ الذى قبله فى عقد التأمين الخاص به • أى يفترض المشرع الانجليزى التضامن بين المؤمنين[1] •

أما المشرع المصرى فانه يعتبر التأمين الاول صحيحا ويبطل العقود اللاحقة بالقدر الذى تجاوز به قيمة الشىء المؤمن عليه بالكامل (المـــادة ٢٠١) أى أن المشرع المصرى يأخذ بقاعدة ترتيب التواريخ ، فيعتبر صحيحا العقد الاسبق فى التاريخ ثم العقد الذى يليه حتى تغطى قيمة الشىء كاملة • وكان هـــذا الحكم هو نفسه الوارد فى التقنين التجارى الفرنسى (المـــادة ٣٥٩) • أما القـــانون الفرنسى الجديد للتـــأمين البحرى ، فقد أخذ بالحل الوارد فى القانون الانجليزى (المـــادة ٢١) • وكذلك فعل مشروع القانون البحرى المصرى (المـــادة ٢٩٩) • ونلاحظ اذن أن الاتجاه التشريعى الحديث يميل الى الاخذ بالقاعدة الانجليزية لحل مشكلة تعدد التأمينات • أما المشرع الليبى فقد أخذ بقاعدة خاصة ، اذ تقضى المـــادة ٣٢٦ من التقنين البحرى الليبى بأنه يحق للشخص أن ينشىء بقدر ما يشاء من عقود التأمين على شىء واحد ، بشرط أن لا يجنى من تراكم هذه العقود نفعا يفوق الهلاك الذى لحق به • على أن المـــادة ٣٢٨ تفرق بالنسبة لتعدد التأمينات بين فرضين •

---

(١) المـــادة ٣٢ من القانون الانجليزى •

الاول : اذا ثبت وجود غش من جانب المستأمن عند ابرام أكثر من عقد يفوق فيها مجموع مبالغ التأمين قيمة الاشياء المؤمن عليها ، ففى هذه الحالة يجوز ابطال جميع عقود التأمين •

الثانى : اذا لم يكن هناك غش من جانب المستأمن ، فان جميع عقود التأمين تعتبر صحيحة ، ويعطى لكل منها أثره بنسبة المبلغ المعقود عليه بقدر كامل قيمة الشىء المؤمن عليه •

ولتوضيح هذه القاعدة نفرض أن شخصا قام بابرام أربعة عقود تأمين على شىء تبلغ قيمته خمسة آلاف جنيه ، وكان مبلغ التأمين فى العقد الاول ١٠٠٠ جنيها وفى العقد الثانى ٢٠٠٠ ، وفى العقد الثالث ١٠٠٠ ، وفى العقد الرابع ٤٠٠٠ ، فنكون فى هذه الحالة بصدد تعدد تأمينات لأن مجموع مبالغ التأمين تصـل الى ٨٠٠٠ جنيه بينما تبلغ قيمة الشىء المؤمن عليه ٥٠٠٠ جنيها ، فاذا أهلك الشىء المؤمن عليه التزم المؤمن الاول بأن يدفع مبلغ ٦٢٥جنيها والتزم المؤمن الثانى بأن يدفع مبلغ ١٢٥٠ جنيها ، كما يلتزم المؤمن الثالث بدفع مبلغ ٦٢٥ جنيه ، أما المؤمن الرابع فيلتزم بدفع مبلغ ٢٥٠٠ جنيه • ونجد أن مجموع هذه المبالغ يساوى فى النهاية قيمة الشىء المؤمن عليه ، وزعت على المؤمنين بنسبة ١ و ٢ و ١ و ٤ الى ٥٠٠٠ •

ومع ذلك فان المشرع الليبى يجيز بنص الفقرة الثالثة من المـادة ٣٢٨ بحرى ، أن يتفق طرفا التأمين فى الوثيقة على الاخذ بقاعدة ترتيب التواريخ ، وهى التى يأخذ بها المشرع المصرى ، أو على الاخذ بقاعدة تضامن المؤمنين وهى التى أخذ بها القانون الانجليزى •

٣٧٣ — تقدير قيمة الشىء المؤمن عليه : يترتب على اعتبار عقد التأمين البحرى ، عقد تعويض ، انه لا يجوز تقدير قيمة الشىء المؤمن

عليه فى عقد التأمين بقيمة تزيد على القيمة الحقيقية للشىء ، حتى لا يثرى المستأمن بسبب التأمين ، ولكى لا تكون له مصلحة فى تحقق الخطر[1] •

ولذلك يجوز للمؤمن دائما أن يثبت أن القيمة المقبولة للشىء المؤمن عليه والواردة فى وثيقة التأمين تفوق قيمة الشىء الحقيقية ولو ثبت قبول المؤمن للتقدير الذى أدلى به المستأمن وورد فى الوثيقة (المـادة ٣١٨) • واذا لم تحدد قيمة الشىء المؤمن عليه فى عقد التأمين البحرى ، فقد نصت المـادة ٣١٧ من التقنين البحرى على طريقة اثبـات هذه القيمة على النحو الآتى :

١ ــ بالنسبة للبضاعة : يجوز اثبـات قيمتهـا بمقتضى قوائم البضائع والدفاتر ، فان لم يمكن ذلك ، فتقدر بحسب السعر الرائج فى وقت الشحن ومكانه مضافا اليه جميع الرسوم والنفقات المدفوعة لحين نقل البضاعة الى السفينة كما يدخل فى التقدير أيضا قسط التأمين والربح المرجو عند الاقتضاء • واذا لم يكن بيد المستأمن سـند شحن للبضاعة ، فيجوز له أن يثبت قيمتها وواقعة الشحن بمستندات أخرى كالفواتير ومستندات الجمارك (المـادة ٣٢٤) •

٢ ــ بالنسبة للسفينة : تقدر قيمة السفينة بحسب ما كانت عليه فى يوم ابتداء الاخطار المؤمن ضد نتائجها ويشمل التقدير جسم السفينة ومهماتها وأدواتها وأجهزتها •

ويفرق المشرع الليبى من حيث الحكمة ، بين تقدير المؤمن عليه بأكثر من قيمته الحقيقية وتقديره فى وثيقة التأمين بأقل من هذه القيمة على النحو الذى نبينه فيما يلى •

---

(١) مصطفى طه الوجيز رقم ٦٠٩ •

٣٧٤ — المغالاة فى التأمين : رأينـا أنه لا يجوز للمستأمن أن يحصل من المؤمن على أكثر من قيمة الضرر ، وترتيبا على ذلك لا يجوز للمستأمن أن يقدر قيمة الشىء المؤمن عليه فى عقد التأمين بأكثر من قيمته الحقيقية • ولكن ما هو الحكم فى حالة حصول مغالاة فى تقدير قيمة الشىء المؤمن عليه ؟ تفرق المـادة ٣٢٧ من التقنين البحرى بين فرضين :

الأول : اذا ثبت غش من جانب المستأمن ، فانه يجوز للمؤمن أن يبطل عقد التأمين ، ويحق له الاحتفاظ بكامل قسط التأمين على سـبيل التعويض •

الثانى : اذا وقعت المغالاة فى التقدير دون غش من جانب المستأمن ، فان التأمين يبقى صحيحا ولكن بقدر القيمة الحقيقية للشىء المؤمن عليه ، ولا يكون من حق المؤمن فى هذه الحالة أن يستوفى قسط التأمين عن القدر الزائد على القيمة الحقيقية • ولكن من حق المؤمن أن يحصل على تعويض من المستأمن اذا لحقه ضرر من جراء هذه المغالاة •

٣٧٥ — التأمين بأقل من القيمة : قد يتم التأمين بأقل من القيمة الحقيقية للشىء ، وفى هذه الحالة تقضى المـادة ٣٢٩ من التقنين البحرى بأنه اذا كان عقد التأمين لا يشمل سوى قسم من قيمة الشىء المؤمن عليه عد المستأمن مؤمنا لنفسه فى القسم الباقى وتحمل قسما يناسبه من الضرر ، الا اذا نص صراحة على أنه يحق للمستأمن فى حـدود مبلغ التأمين أن يحصـل على تعويض كامل ، اذا لم يجاوز الضرر القيمة المؤمن عليها •

وبناء على ما تقدم نستطيع أن نفرق عند التأمين بأقل من القيمة بين فرضين :

الأول : فى حالة الهلاك الكلى للشىء المؤمن عليه ، لا يلتزم المؤمن بأن يدفع للمستأمن أكثر من مبلغ التأمين ولو جاوز الضرر هذا المبلغ ، لأن مبلغ التأمين يمثل الحد الاقصى لالتزام المؤمن •

الثانى : فى حالة الهلاك الجزئى أو التلف الذى يلحق الشىء المؤمن عليه ، فاذا كان مقدار الضرر لا يجاوز مبلغ التأمين ، التزم المؤمن بتعويض الضرر كله ، أما اذا جاوز الضرر مبلغ التأمين ، فان المؤمن لا يلتزم الا بدفع نسبة من مبلغ التأمين تتفق مع قيمة الشىء المؤمن عليه كتعويض عن الضرر الذى يقع • فاذا افترضنا أن قيمة الشىء المؤمن عليه الحقيقية هى ١٠٠٠ جنيه بينما كان مبلغ التأمين ٨٠٠ جنيها فقط ، وتحقق ضرر للشىء المؤمن عليه يبلغ قدره ٤٠٠ جنيها فان المؤمن يلتزم بدفع $\frac{800}{1000} \times 400$ ، أى مبلغ ٣٢٠ جنيه فقط • وتعرف هذه القاعدة فى نطاق التأمين ، باسم قاعدة النسبية •

المبحث الثالث

وثيقة التأمين

٣٧٦ – وسيلة اثبات عقد التأمين البحرى : برغم أن عقد التأمين البحرى ، يعتبر من العقود الرضائية التى لا يلزم لانعقادها شكل معين ، فقد نصت المادة ٢٩٨ من التقنين البحرى على أن يحرر عقد التأمين من أصلين • والمقصود من هذا النص أن الكتابة هى وسيلة اثبات عقد التأمين البحرى ، شأنه فى ذلك شأن غيره من العقود البحرية الاخرى • وتفرغ شروط عقد التأمين فى سند يعرف باسم وثيقة التأمين policy , police • وقد يثبت عقد التأمين البحرى بسند مؤقت يعرف بمذكرة التغطية covering note أو بالتذكرة المؤقتة slip ، وذلك فى الحالة

التى يقبل فيها المؤمن طلب التأمين من المستأمن وتكون وثيقة التأمين فى مرحلة الاعداد[1] .

ويتطلب المشرع تحرير وثيقة من أصلين ، حتى يحتفظ المؤمن بأصل ويسلم المستأمن الاصل الآخر .

٣٧٧ — بيانات الوثيقة : تضمنت المادة ٢٩٨ من التقنين البحرى ، البيانات التى يتعين ذكرها فى وثيقة التأمين البحرى على الوجه الآتى :

١ — تاريخ عقد التأمين ومكان ابرامه وساعته .
٢ — اسم طالب التأمين والمنتفع به وموطنهما .
٣ — الاخطار المضمونة وتحديد مدتها .
٤ — مبلغ التأمين .
٥ — قيمة القسط (بدل الضمان) .
٦ — توقيع الطرفين أو سمسار التأمين Broker لحساب المستأمن .

ويجوز للطرفين كتابة أية بيانات أخرى فى الوثيقة يتفقان على اضافتها . ومن أهم البيانات التى تضاف عادة اسم السفينة المؤمن عليها أو اسم السفينة الناقلة فى حالة التأمين على البضائع وكذلك بيان كل من ميناء الشحن والتفريغ .

---

(١) تقضى المادة ٢١ من قانون التأمين البحرى الانجليزى ، بأن عقد التأمين يعتبر قد ابرم منذ قبول المؤمن طلب التأمين سواء صدرت وثيقة تأمين فى هذا الوقت أو لم تصدر ، ويجوز اثبات العقد مؤقتا بمذكرة التغطية . ولكن المادة ٢٢ من نفس القانون تقضى بانه لا يقبل اثبات عقد التأمين البحرى ما لم يكن مفرغا فى وثيقة تأمين . انظر فى شرح النصين مؤلف بعنوان :

Marine Insurance Act, 1906, 5th ed., London 1956, pp. 34 — 35.

٣٧٨ — شكل الوثيقة : تقضى الفقرة الاخيرة من المـادة ٢٩٨ بحرى ، بأن وثيقة التأمين يجوز أن تتخذ أحد أشكال ثلاثة : فقد تكون اسمية ، أى تصدر باسم شخص معين ، وفى هذه الحالة لا تكون حوالة الحق فى التأمين من المستفيد الى الغير نافذة الا باتباع اجراءات حوالة الحق المنصوص عليها فى القانون المدنى ، فيلزم اما قبول المؤمن للحوالة أو اعلانه بها •

وقد تكون الوثيقة لحاملها ، وينتقل الحق فى التأمين فى هذه الحالة بمجرد تسليم الوثيقة الى من يرغب المستفيد فى نقل الحق فى التأمين اليـه •

وأخيرا قد تكون وثيقة التأمين لامر ، وفى هذه الحالة ينتقل الحق فى التأمين بتدوير الوثيقة من المستفيد • ولكن لا يترتب على التدوير تطهير الوثيقة من الدفوع التى تكون للمؤمن قبل المستأمن الاصلى . لأن قاعدة « التدوير يؤدى الى تطهير الدفوع فى مواجهة الحامل حسن النية » لا تنطبق الا على الاوراق التجارية بحسب الاصل ، ولا تعد وثيقة التـأمين كذلك[1] • وتؤكد المـادة ٣٠٢ من التقنين البحرى ، هذه القاعدة بقولها : « يحق للمؤمن أن يحتج على حامل وثيقة التأمين ، وان كانت لامر أو لحاملها ، بالدفوع المختصة به والتى كان فى وسعه الاحتجاج بها على المستأمن الاول لو لم يقع التحويل » • وتطبيقـا لذلك يجوز للمؤمن أن يتمسك فى مواجهة حامل الوثيقة بالدفع بالمقاصة بين تعويض التأمين والقسط ، وأن يدفع ببطلان التأمين بسبب اخفاء المستأمن الاصلى بيانات جوهرية عن المؤمن[2] ، كما سنبين فيما بعد •

---

(١) ريبير حـ ٣ رقم ٢٤٨٦ ، مصطفى طه الوجيز رقم ٥٩٠ ، وعكس ذلك ليون كان ورينو حـ ٦ رقم ١٤٥٧ وعلى يونس حـ ٢ رقم ٣٦٤ •
(٢) على جمال الدين حـ ٢ رقم ٢٠٤ مكرر (١) •

ويلاحظ أن المستفيد فى التأمين لحساب من يثبت له الحق فيه ، لا يعتبر فى مركز حامل وثيقة التأمين الذى يتلقى ملكيتها بالتدوين ، اذ أن المستفيد فى التأمين المذكور ، لا يتحدد الا باستقرار وثيقة التأمين فى يده ، ولذلك يعتبر فى مركز المستأمن الاصلى ابتداء ، ومع ذلك فقد رأينا أن من حق المؤمن التمسك فى مواجهة المستفيد بالدفوع التى تكون له قبل المستأمن ، وذلك تطبيقا لقواعد الاشتراط لمصلحة الغير[1] .

ولمـا كان انتقال الحق فى وثيقة التأمين ، لا يتقرر الا بمناسبة انتقـال الحق فى الشىء المؤمن عليه الى شخص غير المستأمن ، فانه لا يجوز للمستأمن أن يتنازل عن وثيقة التأمين على استقلال الى الغير ، حيث لا تتوافر لدى الاخير المصلحة التى يجب توافرها بالنسبة لعقد التـأمين .

٣٧٩ — وثائق التأمين البحرى فى العمل : تتخذ وثيقة التـأمين البحرى فى العمل عادة ، شكل نموذج مطبوع مقدما من قبل المؤمن ، يتضمن الى جانب بيـانات الوثيقة ، شروط التـأمين . وقد يضيف المتعاقدان الى الشروط المطبوعة ، شروطا أخرى تكتب بالآلة الكاتبة أو بخط اليد .

ويعرف السوق الدولى للتأمين البحرى ، نموذج وثيقة اللويدز الشهيرة ، التى استقرت فى العمل فى انجلترا منذ سنة ١٧٧٩ . وقد تضمن قانون التـأمين البحرى الانجليزى الصادر فى سنة ١٩٠٦ فى ملحقه نموذجا لها ومجموعة مواد لتفسيرها وتعتبر هذه القواعد مكملة لنصوص القانون . على أن وثيقة اللويدز ، وان كانت تتضمن البيانات الجوهرية

---

(١) انظر ما تقدم رقم ٣٦٣ .

اللازمة لعقد التأمين البحرى ، فانها لاحتفاظها بالشكل التقليدى القديم لها ، لم تعد تكفى لسد الحاجات العملية المتزايدة المتجددة ، لهذا عرف سوق التأمين البحرى الانجليزى ، مايسمى بشروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين[1] • وقد تأسس هذا المجمع لحماية مصـالح مكتتبى التأمين (المؤمنون) • هـذا ولاقت شروط التـأمين البحـرى التى تحمـل تسمية شروط المجمع Institute clauses قبولا دوليا وبرز أثرها بوضوح فى أسواق التأمين الخارجية • وقد تبنى سوق التأمين فى الجمهورية العربية المتحدة وثيقة اللويدز وشروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين • وهذا هو نفس الوضع فى الجمهورية العربية الليبية ، اذ أصدرت شركة مصر للتأمين وثيقة خاصة بالتأمين على البضـائع باللغة العربية تعتبر ترجمة لوثيقة اللويدز وشروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين ، وقد عدلت هذه الوثيقة بعد تعديل شروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين فى أول يناير سنة ١٩٦٣ [٢] • ولكن نموذج وثيقة التأمين البحرى على البضـائع المعمول به فى ليبيا ، وان كان هو نفس النموذج الصادر من شركة مصر للتأمين باللغة العربية ، الا أنه لم يعدل حتى الآن ، على ضوء الشروط الجديدة الصادرة من مجمع لندن سنة ١٩٦٣ •

ويعرف سوق التـأمين البحرى فى فرنسا وثيقتين نموذجيتين ، احداهما للتأمين على السفن وقد صدرت فى أول ديسمبر سنة ١٩٤١ وعدلت مرتين ، الاولى فى أول أكتوبر سنة ١٩٤٦ والثانية فى أول يناير سنة ١٩٥٥ واتباع هذه الوثيقة الزامى بالنسبة للتأمين على أية سفينة مع استبعاد سفن الصيد وسفن النزهة والسفن الشراعية والسفن ذات

---

(١) Institute of London Underwriter
(٢) وقد قام بترجمة هذه الوثيقة وشروطها الى اللغة العربية الاستاذ جمال الحكيم خبير التأمين البحرى •

المحرك الاضافى . أما الوثيقة الثانية فهى وثيقة التأمين على البضائع والصادرة فى ١٧ أغسطس سنة ١٩٤٤ والمعدلة فى أول يناير سنة ١٩٤٧ ، ثم كملت فى ٢٨ مايو سنة ١٩٥٣[١] .

٣٨٠ — تفسير وثيقة التأمين البحرى : يعتبر عقد التأمين من العقود التى يجب تنفيذها ومايتفق مع منتهى حسن النية Utmost good faith ، وقد قررت المادة ١٧ من قانون التأمين البحرى الانجليزى هذا المبدأ . على أن ذلك لا يعنى أن العقد يجب تفسيره تفسيرا ضيقا ، اذ أن عقد التأمين كغيره من العقود ، يجب تفسيره وفقا للنية المشتركة للمتعاقدين دون الوقوف عند المعنى الحرفى للألفاظ ، مع الاستهداء فى ذلك بطبيعة التعامل وبما ينبغى أن يتوافر من أمانة وثقة بين المتعاقدين ، وفقا للعرف الجارى فى المعاملات[٢] (المادة ١٥٢ مدنى) .

ومن المبادىء المقررة ، أن وثيقة التأمين يجب أن تفسر لصالح المستأمن ، اذا ثار الشك حول تفسير معنى احدى عباراتها ، لأن وثيقة التأمين من عمل المؤمن ، فيجب أن يؤخذ أى غموض فيها ضد المؤمن بصفة قاطعة[٣] .

ولما كانت وثيقة التأمين البحرى التى يستعملها العمل فى ليبيا ، هى وثيقة اللويدز ، كما أن الشروط التى ترد فى هذه الوثيقة هى شروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين ، فان تفسير شروطها يجب أن يتم على ضوء المبادىء المقررة فى القانون الانجليزى ، الا فيما أرادت الوثيقة الليبية

---

(١) شوفو رقم ٩٨٨ .
(٢) مصطفى طه اصول رقم ٩٩٤ .
(٣) دوفر المرجع السابق ص ٢٤٤ .

أن تخالف فيه أحكام القـــانون الانجليزى ، أو تضمنت الوثيقة شرطا يخالف قاعدة قانونية آمرة فى القانون الليبى • وقد نصت المـــادة ٢٩٧ من التقنين البحرى الليبى على أنه يجوز بنص صريح فى عقد التأمين مخالفة الاحكام التى لم تصرح القواعد القانونية للتأمين البحرى بوجوب مراعاتها أو بأن عدم مراعاتها يؤدى الى البطلان •

ولـــا كان من حق طرفى التأمين أن يضيفا الى النموذج المطبوع للوثيقة شروطا خاصة مكتوبة ، فانه متى تعـــارض شرط من الشروط الخاصة مع أحد الشروط العامة المطبوعة ، فان الشرط الخاص ، يعطل الشرط العام[1] •

٣٨١ – الوثيقة العائمة[2] :تتضمن وثيقة التأمين عادة تحديد مبلغ التأمين ، ومقدار القسط الذى يلتزم به المستأمن ، وبيان الاشياء المؤمن عليها ، ومدة التأمين • الا أن العمل عرف نوعا من وثائق التأمين البحرى يطلق عليه اسم الوثيقة العائمة floating policy أو وثيقة الاشـــتراك ويسميها التقنين البحرى الليبى بالوثيقة غير الثابتة أو المشتركة •

وبمقتضى هذا النوع يتفق طرفا التأمين على أن يغطى المؤمن كل ما يشحنه المستأمن من بضائع سواء لحسابه الخاص أو لحساب غيره أو كل ما يصل اليه من بضائع ، وذلك خلال مدة معينة وتبدو فائدة هذا النوع من وثائق التأمين ، فى أنه يوفر مصاريف واجراءات التأمين فى كل مرة يشحن فيها المستأمن كمية من البضائع ، كما أنه يضمن نتائج

---

(١) تشالر المرجع الســـابق ص ١٦٨ ، وانظر مقـــال شوفو بعنوان التنازع بين الشروط المطبوعة والشروط المكتوبة .D.M.F — ١٩٦٤ — ٧ وحكم محكمة استئناف بوردو فى ١٠ يوليو ١٩٦٢ .D.M.F — ١٩٦٣ — ٥٢٩ •

(٢) انظر فى الموضوع بالتفصيل رسالة De Noordhout المشار اليه فيما ســـبق •

الاخطار التى تتعرض لها البضاعة التى قد ترسل الى المستأمن دون علمه ولا يتيسر له التأمين عليها فى الوقت المناسب .

ولما كانت الاشياء المؤمن عليها غير معينة فى وثيقة التأمين ، لذلك عرفت باسم الوثيقة العائمة ، كما أن المستأمن يلتزم بدفع قسط دورى يخضع تحديده لمقدار البضائع التى تشحن ، ولذلك يعتبر فى مركز المشترك لدى المؤمن مما أدى الى تسميتها أيضا بوثيقة الاشتراك .

ويلتزم المستأمن بأن يقدم تصريحا الى المؤمن يخطره فيه بكل جزء يتم شحنه من البضائع ويقوم هذا الالتزام بمجرد شحن هذا الجزء . وانما لا يلزم المستأمن بهذا التصريح عن الشحنات التى تتم دون علمه .

وقد نصت المادة ٣١١ من التقنين البحرى ، على حكم الوثيقة العائمة ، وألزمت المستأمن بالتصريح للمؤمن بكل الشحنات الواردة فى الوثيقة لحسابه أو لحساب غيره من الاشخاص الذين عهدوا اليه بالتأمين على بضائعهم ، فاذا لم يقم المستأمن بهذا الالتزام جاز الغاء العقد بناء على طلب المؤمن ، الذى يحتفظ بالاقساط المدفوعة فى كل الاحوال . ويحق للمؤمن أيضا أن يطالب بالاقساط المتعلقة بالشحنات غير المصرح بها .

غير أن الفقرة الثانية من المادة ٣١١ تنص على أنه « اذا كان العدد المصرح به يختص ببضائع مؤمن عليها لحساب الغير ، فلا يكون له أى مفعول ان أعطى بعد تحقق الكبة الطارئة » . وعلى الرغم من غموض هذا النص ، فاننا نعتقد أن المقصود به ، هو أن التصريح الذى يصدر من المستأمن عن شحنة معينة ، بعد تحقق الكارثة أى وقوع الخطر المؤمن ضد نتائجه ، لا يكون له أثر من حيث ابراء ذمة المستأمن من التزامه بالتصريح ، ويكون من حق المؤمن أن يلغى العقد ، ما دام

أن التصريح قد صدر بعد شحن البضاعة التى تعلق بها التصريح بفترة طويلة • ولكننا لانرى حكمة التفرقة بين حالة شحن البضاعة لحساب المستأمن من نفسه أو لحساب الغير ، فى هذا الفرض •

الفرع الثانى

الخطـــر (*)

٣٨٢ – تمهيد : يعتبر الخطر أهم عناصر التأمين ، وهو الذى يضفى عليه طابعه الاحتمالى • ويعتبر الخطر قانونا محل عقد التأمين ، بحيث يؤدى تخلفه ولو من الناحية المعنوية[١] ، الى بطلان التـــأمين لتخلف المحل[٢] • والخطر هو الذى يميز التأمين البحرى عن غيره من أنواع التأمين الاخرى • اذ أن التأمين البحرىهو التأمين الذى يكون محله خطرا بحريا[٣] •

ويتعين علينا فى هـــذه الدراسة أن نحدد المقصود بالخطر الذى يشمله التأمين البحرى ، وذلك فى مبحث أول ، ثم نتكلم عن الخطر من حيث ضمان أو استبعاد نتائجه فى مبحث ثان ، وأخيرا نبين فى مبحث ثالث نطاق ضمان المؤمن لنتائج الخطر •

(*) انظر فى الموضوع بالتفصيل رسالتنا الخطر فى التأمين البحرى •

(١) يقصد بوجود الخطر من الناحية المعنوية ، الخطر الظنى • انظر ما تقدم من رقم ٣٦٥ الى رقم ٣٦٨ •

(٢) شوفو رقم ١٠٢١ •

(٣) قارن ريبير د • ٤ رقم ٢٦١١ حيث يرى أن التأمين يعتبر بحريا ، كلما تعلق بمنشأة بحرية ولايعد بحريا اذا تعلق بمنشأة نهرية ولو قامت برحلة بحرية بصـــفة مؤقتة ، ووقع الخطر خلال الرحلة الاخيرة • ويأخذ التقنين البحرى الليبى فى المـــادة ٣٣٠ بهذا الرأى حيث جاء فيها أن التأمين يعتبر بحريا بمجرد عقده على سفينة وان كانت لا تستعمل فى الملاحة البحرية ، ولنا عودة الى هذا النص •

المبحث الأول

الخطر الذى يشمله التأمين البحرى

٣٨٣ – مقدمة : رأينا أن التأمين البحرى ، يعرف بأنه التأمين الذى يضمن نتائج الأخطار البحرية ، الا أن الأمر ليس كذلك دائما ، اذ قد يمتد ضمان التأمين البحرى الى نتائج أخطار غير بحرية • ولذا نحدد المقصود بالخطر البحرى أولا ، ثم نتكلم عن امتداد التأمين البحرى الى أحكام غير بحرية •

المطلب الأول

تحديد الخطر البحرى

٣٨٤ – تعريف : يستعمل اصطلاح الخطر البحرى marine risk للدلالة على معنيين ، الأول : أخطار البحر perils of the sea أى الأخطار الناشئة مباشرة عن البحر ، والثانى : الأخطار البحرية الأخرى maritime perils وهى الأخطار التى تقع للأموال المؤمن عليها فى أثناء وجودها فى البحر ، ولو لم تكن ناشئة مباشرة عن البحر [١]•

وقد فرض هذه التفرقة ، الاختلاف الجوهرى بين القانون الانجليزى والقانون الفرنسى من حيث مفهوم الخطر البحرى • اذ بينما يفرق القانون الانجليزى بين أخطار البحر والأخطار التى تقع على البحر perils on the sea ، فان القانون الفرنسى لا يعرف سوى فكرة واحدة للخطر البحرى ، هى فكرة أخطار البحر fortunes de mer ، بحيث تتسع

---

(١) تشالمر ص ٨ .

لجميع أنواع الخط البحرى ، سواء كانت أخطارا ناشئة مباشرة عن البحر أم أخطارا لا تربطها بالبحر سوى صلة المكان •

٣٨٥ — أخطار البحر فى القانون الانجليزى : اذا تفحصنا الأخطار التى يشملها التأمين البحرى وفقا لوثيقة اللويدز وهى الوثيقة المترجمة والمعمول بها فى ليبيا ، فاننا نجد أن أخطار البحر ، تأتى فى الصدارة من هذه الأخطار • وتقضى القاعدة السابقة من قواعد تفسير وثيقة التأمين البحرى الواردة بملحق قانون التأمين البحرى الانجليزى ، بأنه يقتصر اصطلاح « أخطار البحر » على الحوادث القهرية أو حوادث البحر ، فلا يشمل الفعل العادى للرياح أو الامواج • وعلى ذلك يمكن القول أنه يشترط لكى نكون بصدد خطر من أخطار البحر ، توافر الشروط الآتية :

١ — أن يكون هناك فعل ناشىء عن البحر ، أى يتعين أن يكون البحر هو العامل الذى سبب الضرر ، ولا يكفى أن يقع الضرر أثنـــاء وجود الشىء المؤمن عليه فى البحر •

٢ — أن يكون هذا الفعل غير عادى أو ناشئا عن صعوبات ملاحية • وعلى ذلك لا تشمل أخطار البحر ، الحركة العادية للرياح والأمواج • ويثير هذا الشرط صعوبات فى القانون الانجليزى ، خاصة بمناسبة الحكم على التصادم الذى يقع بين سفينتين فى عرض البحر ، اذا كان سببه خطأ أو اهمال ربان احدى السفينتين • ونرى أن هذا الخطر لا يعتبر من أخطار البحر وان كان من الأخطار البحرية لوقوعه فى البحر ، أما اذا نشأ التصادم بسبب عوامل الطبيعة غير العادية أو بسبب صعوبات ملاحية، فانه يعتبر من أخطار البحر [١] • وتبدو أهمية اعتبار الخطر من أخطار

---

(١) رسالتنا رقم ٩٢ •

البحر أو من الأخطار البحرية الأخرى ، عندما تقتصر وثيقة التـأمين البحرى على ضمان نتائج أخطار البحر دون غيرها من الأخطار البحرية الأخـرى .

٣ — أن يكون الفعل الناشىء عن البحر غير متوقع . اذ لا يشمل اصطلاح « أخطار البحر » كل الحوادث التى يمكن توقعها مقدما ، من ذلك مثلا تآكل السـفينة تدريجيا نتيجة الفعل العـادى للمياه وبسبب اسـتعمالها ، وهو ما يعرف بالاستهلاك نتيجة الاسـتعمال wear and tear فمثل هذا الضرر لا يعد ناشئا عن أخطار البحر ، اذ يجب أن يكون هناك حادث لا يمكن توقعه مقدما ، لأن التأمين يضمن ما ينشأ عن الحوادث التى يمكن أن تقع ، لا الحوادث التى يجب أن تقع[1] .

٤ — أن تكون هناك رابطة بين الفعل الناشىء عن البحر والضرر الذى لحق الشىء المؤمن عليه . فاذا وقع الضرر بسبب آخر غير الفعل العادى الناشىء عن البحر ، فلا نكون بصدد خطر من أخطار البحر . ولا يشترط أن تكون الرابطة المذكورة مباشرة ، ما دام أن فعل البحر قد أدى الى وقوع الضرر ، من ذلك مثلا تلف البضـاعة المشحونة نتيجة الحرارة المتسببة عن غلق فتحات التهوية فى عنابر السفينة بسبب حالتى الطقس والبحر فى أثناء الرحلة[2] .

٣٨٦ — أخطار البحر فى القانونين الفرنسى والليبى :كانت المـادة ٣٥٠ من التقنين التجارى الفرنسى تعدد بعض أخطار بحرية تلزم المؤمن بضمان نتائجها ، وقد نقلها المشرع المصرى فى المـادة ١٩٢ من التقنين البحرى . كما أن القانون الفرنسى الجديد الخاص بالتأمين البحرى قد

---

(١) ارنولد رقم ٨٠١ .
(٢) رسالتنا رقم ٩٤ .

تضمن تعددا للأخطار البحرية هي ذاتها الأخطار التى تضمنتها المادة ٣٥٠ تجارى مع استبعاد أخطار الحرب واضافة خطر جديد هو خطر الانفجار[1] • وقد نقل مشروع القانون المصرى هذا التعداد الجديد • وجاء فى نهاية التعداد المشار اليه عبارة « وبصفة عامة كل ما ينشأ عن أخطار البحر أو عن أى حادث أو قوة قاهرة » •

أما التقنين البحرى الليبى فقد تضمنت المادة ٣٣٢ تعدادا للأخطار البحرية يتشابه مع التعداد الوارد فى القانون الفرنسى الجديد • فتنص هذه المادة فى فقرتها الأولى على أن « يتحمل المؤمنون مخاطر كل هلاك وضرر يلحق بالاشياء المؤمن عليها من عاصفة وغرق وتشحيط على البر وتصادم وارساء جبرى وتغيير للطريق وللسفر وللسفينة والرمى فى البحر والطريق[2] والانفجار والنهب والضرر الذى يسببه البحارة عمدا والسرقة ، وعموما كل الطوارىء والحوادث البحرية » •

ونلاحظ أن القانون الليبى ، كالقانونين الفرنسى والمصرى ، لم يفرق بين الأخطار الناشئة عن البحر ، وتلك التى تحدث على البحر وانما يندرج النوعان تحت فكرة واحدة ، هى فكرة الخطر البحرى • ويقصد بهذه الفكرة كل الحوادث التى يمكن أن تصيب السفينة أو البضاعة خلال رحلة بحرية[3] • ولا يشترط أن يكون البحر ، هو سبب الكارثة ، وانما يكفى أن يكون مكان الحادث[4] • ويشترط أن تتوافر فى أخطار البحر شروط القوة القاهرة ، بأن تكون الأخطار ناتجة عن سبب أجنبى لا يد للمستأمن فيه وألا يكون من الممكن تفادى هذا السبب أو توقعه كما لا يمكن دفعه •

---

(١) رسالتنا رقم ١٠٢ •
(٢) نعتقد ان المقصود هو الحريق وليس الطريق كما جاء فى النص •
(٣) ريبير حـ ٣ رقم ٢٦٤٤ •
(٤) نيون كان ورينو حـ ٦ رقم ١٢٢٠ •

ونلاحظ أن تعداد الأخطار الواردة فى الفقرة الأولى من المادة ٣٣٢ والذى يجمع أخطار البحر والأخطار الأخرى ، التى تحدث بالمعنى المعروف فى القانون الانجليزى وفى وثائق التأمين البحرى الليبية ، يتضمن الاخطار التى حدثت بفعل الطبيعة وتلك التى تحدث بفعل الانسان • كما جاء فى نهاية النص المشار اليه عبارة «وعموما كل الطوارىء والحوادث البحرية» ويفهم من ذلك أن ما عدده المشرع الليبى من أخطار سابقا على هذه العبارة تعد من قبيل الأخطار البحرية فى نظره ، أما المقصود من هذه العبارة فليس كما قد يتبادر الى الذهن ، أن المؤمن يضمن جميع الطوارىء والحوادث البحرية التى تقع خلال الرحلة ، وانما يضمن نتائج الأخطار التى تماثل الاخطار الواردة فى التعداد القانونى ، أى يتعين أن تكون الاخطار التى يضمن المؤمن نتائجها من نفس الاخطار التى ينص عليها القانون ejusdem generis [1] •

المطلب الثانى

امتداد التأمين البحرى الى اخطار غير بحرية

٣٨٧ — رأينا أن التأمين البحرى يضمن نتائج الاخطار البحرية ، وأن المقصود بهذه الاخطار ، ما يقع فى أثناء الرحلة البحرية من حوادث •

على أن تطور نظام التأمين البحرى أدى الى أن أصبح هذا التأمين يشمل الى جانب الاخطار البحرية ، أخطارا أخرى غير بحرية • وقد نصت المادة الثانية من قانون التأمين البحرى الانجليزى صراحة على ذلك بقولها « يجوز أن عقد التأمين البحرى بنصوصه الصريحة أو وفقا لعادات

---

(١) انظر فى معنى « الاخطار المماثلة » رسالتنا رقم ١٨٠ وما يليه .

التجارة لحماية المستأمن ضد الاضرار التى تحدث فى المياه الداخلية أو الناتجة عن أى خطر برى يكون ملازما لرحلة بحرية » •

وقد سلك المشرع الليبى نفس المسلك ، اذ تضمن نصين يجيز أحدهما امتداد التأمين البحرى الى أخطار غير بحرية فى التأمين على السفن أما الثانى فيجيز ذلك فى التأمين على البضائع •

٣٨٨ — امتداد التأمين البحرى فى التأمين على السفن : تقضى المادة ٣٣٠ من التقنين البحرى بأن يعتبر التأمين بحريا بمجرد عقده على مركب ينعت (بالسفينة) وان كان هذا المركب لا يستعمل فى الملاحة البحرية • ويشمل التأمين السفينة فى وقت ترميمها واقامتها فى الاحواض العائمة أو الجافة ، وعموما فى أى موضع كان ضمن نطاق الملاحة المنصوص عليه فى الوثيقة •

وعلى ذلك فان القانون الليبى يعتبر التأمين على السـفينة بحريا بمجرد عقده على منشأة تتمتع بوصف السفينة قانونا ولو لم تكن قائمة بملاحة بحرية • وهذا النص منتقد اذ أن الخطر البحرى هو مناط التأمين البحرى ، ويعرف هذا الخطر بأنه ما يقع فى أثناء الرحلة البحرية من حوادث أما السفينة التى لا تستعمل فى المـلاحة البحرية ، فلا يمكن التسليم بأنها تتعرض لأخطار بحرية حتى نصف التأمين الذى يعقد عليها بأنه تأمين بحرى ، ولذلك وحتى يعدل هذا النص بما يتفق مع الاعتبارات القانونية السليمة ، فان المقصود به أن التأمين يعتبر بحريا متى عقد على سفينة تقوم فعلا بالملاحة البحرية ، وتمتد قواعد التأمين البحرى ولو فى فترة توقفها عن الملاحة البحرية مؤقتا كما لو وقفت فى ميناء من الموانىء بقصد التزود بالوقود أو بالتموين اللازم لها أو بقصد انزال ركاب أو تفريغ بضاعة أو شحن بضاعة • ومما يجعل هذا التفسير مقبولا أن الفقرة الثانية من المادة ٣٣٠ تقضى بأن يشمل التأمين البحرى السفينة

فى وقت اصلاحها واقامتها فى الاحواض العائمة أو الجافة أو فى أى مكان ضمن نطاق الملاحة المنصوص عليه فى الوثيقة[1] .

ونلاحظ أن قواعد التأمين البحرى تمتد الى الاخطار التى تقع للسفن فى الاحوال المذكورة آنفا ولو أنها ليست أخطارا بحرية بالمعنى الدقيق لأنها لم تقع خلال رحلة بحرية ، الا أنها تعتبر أخطارا تابعة لرحلة بحرية ومن ثم تمتد قواعد التأمين البحرى لتحكم هذه الاخطار .

٣٨٩ — امتداد التأمين البحرى فى التأمين على البضائع : تقضى المادة ٣٣١ من التقنين البحرى بأنه يبقى لتأمين البضائع ، طابع التأمين البحرى ، وان استهدفت للنقل البرى أو النهرى على أن لا يكون هذا النقل بالنسبة للنقل البحرى الا بمثابة الفرع من الاصل .

أى أن البضاعة التى تنقل بحرا ويؤمن عليها تأمينا بحريا ، تستمر خاضعة لأحكام هذا التأمين ، متى تعرضت لنقل برى أو نهرى ، وذلك ما دام أن النقل غير البحرى يعد قانونا بالنسبة للنقل البحرى ، والمقصود من ذلك مراعاة اعتبار عملى مقتضاه أن تحكم رحلة البضاعة قواعد قانونية واحدة .

ولعل أهم صورة يعرفها العمل لامتداد التأمين البحرى على البضائع الى أخطار غير بحرية ، ما يتضمنه « شرط من المخازن الى المخازن Warehouse to warehouse clause » وهو الشرط الاول من شروط التأمين على البضائع فى وثيقة التأمين البحرى الصادرة من شركة ليبيا للتأمين وهو من شروط مجمع لندن لمكتتبى التأمين .

---

(١) رسالتنا رقم ١٦٣ وما يليه .

ويقضى الشرط المذكور ، بأن يضمن المؤمن البحرى نتائج جميع الاخطار التى تتعرض لها البضاعة منذ خروجها من مخازن الشاحن حتى دخولها مخازن المرسل اليه . وعلى ذلك يشمل التأمين البحرى ، الى جانب الأخطار البحرية التى تقع خلال الرحلة البحرية ، أخطار نقل البضاعة بالطريق البرى من مخازن الشاحن الى ميناء الشحن والاخطار التى تقع فى أثناء وجود البضاعة على رصيف الميناء ، ثم الاخطار التى تقع بعد تفريغ البضاعة من السفينة ونقلها من ميناء الوصول بالطريق البرى الى مخازن المرسل اليه ، أو الاخطار التى تقع خلال مدة معينة بعد تفريغ البضاعة ، اذا كان المفروض أن يتسلمها المرسل اليه فى ميناء التفريغ . وقد ورد هذا الشرط فى وثيقة التأمين الليبية بالصيغة الآتية :

« يبدأ هذا التأمين من الوقت الذى تترك فيه البضائع المخازن فى المكان المحدد بالوثيقة لبدء عملية النقل (الترانسيت) ويستمر الى أن تسلم البضائع فى مخازن المرسل اليه أو فى أى مخزن نهائى آخر فى جهة الوصول المذكورة بالوثيقة . على أنه لا يجوز بأى حال من الاحوال مد أجل التأمين لمدة تزيد عن ٦٠ يوما بعد تمام عملية تفريغ البضائع من السفينة فى الميناء النهائى للتفريغ[1] .

٣٩٠ — الاساس القانونى لامتداد قواعد التأمين البحرى : رأينا أن هناك أساسا عمليا ، لامتداد قواعد التأمين البحرى الى أخطار غير

---

(١) تعرض هذا الشرط لتعديل فى اول يناير سنة ١٩٦٣ واصبح يسمى الآن « شرط النقل متضمنا شرط من المخازن الى المخازن » الا أن الشرط الوارد حاليا فى الوثيقة الليبية هو شرط من المخازن الى المخازن الصادر من مجمع لندن قبل تعديله فى سنة ١٩٦٣ . وانظر فى تفسير الشرط قبل تعديله رسالتنا رقم ١٣٦ وما يليه ، وفى تفسير الشرط الجديد مقالنا بعنوان « تفسير وثيقة التأمين البحرى على البضائع » مجلة الاتحاد العام العربى للتأمين السنة الثانية العددان الثالث والرابع ص ١١٠ رقم ١٢ .

بحرية وهو أن تحكم عملية النقل فى مجموعها قواعد قانونية واحدة على أن لهذا الامتداد أساسا قانونيا هو نظرية التبعية والتى يعبر عنها بالقاعدة القائلة « الفرع يتبع الأصل accessorium sequitur principale » .

وتطبيقا لذلك رأينا أن المادة ٣٣١ من التقنين البحرى تقضى بخضوع النقل غير البحرى للبضاعة لقواعد التأمين البحرى ، متى كان هذا النقل يعتبر بالنسبة للنقل البحرى بمثابة الفرع من الاصل .

المبحث الثانى

الاخطار المغطاة والاخطار المستبعدة

٣٩١ — تمهيد : اذا كان محل التأمين البحرى هو الخطر البحرى ، أى الخطر الذى يقع فى أثنـاء الرحلة البحرية ، فان التأمين البحرى لا يضمن بالضرورة نتائج جميع أخطار الرحلة البحرية ، اذ قد تكون هناك أخطار مضمونة وأخرى مستبعدة . ولضمان الاخطار واستبعادها مصدران ، القانون والاتفاق . فقد ينص القانون على استبعاد بعض الاخطار ، كما قد تضمن وثائق التأمين البحرى أخطارا يستبعدها القانون، أو تستبعد — على العكس — أخطارا تعتبر مضمونة وفقا لأحكام القانون .

وعلى ذلك فلا تلازم بين القانون ووثيقة التأمين من حيث ضمان أو استبعاد الاخطار .

ونقسم دراستنا فى هذا المبحث الى مطلبين ندرس فيهما ضمان واستبعاد الاخطار فى القانون ثم فى وثيقة التأمين .

المطلب الأول

ضمان واستبعاد الأخطار فى القانون

٣٩٢ — التعداد القانونى : رأينا فيما تقدم [١] ، أن المــادة ٣٣٢ من التقنين البحرى قد ذكرت بعض الأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها ، من ذلك أخطار البحر والغرق والتصادم والتشحيط على البر ويسمى بالجنوح ، وأخطاء البحارة العمــدية • ولما كان مسلك المشرع الليبى بالنسبة لهذا التعداد لا يختلف عن مسلك معظم التشريعات الأخرى ، فقد اتفق الرأى على أن هــذا التعداد يعتبر واردا على سـبيل المثال لا الحصر [٢] ، فيمكن تصور أخطار لم ترد فى النص ويضــمن المؤمن نتائجها ، ويؤكد ذلك ، العبارة التى وردت فى نهاية النص بضمان المؤمن لنتائج الاخطار المماثلة •

والواقع أن التعداد القانونى للأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها ، ليست له فائدة عملية ، اذ أنه لا يلزم طرفى التأمين ، بحيث يكون من حقهما ، الاتفاق على ضمان نتائج أخطار أخرى لم ترد فى نصوص القانون ، كما يكون من حقهما استبعاد ضمان نتائج أخطار ورد ذكرها بين الاخطار المضمونة فى القانون • ولذلك كان الأجدر بالمشرع أن يضع معيارا عاما للأخطار المضمونة تاركا تحديد هذه الاخطار لطرفى التأمين •

ونعرض فيما يلى لتحديد المقصود ببعض الأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها كما وردت فى نص المادة ٣٣٢ من التقنين البحرى •

---

(١) انظر ما تقدم رقم ٣٨٤ •

(٢) ريبير حـ ٣ رقم ٢٦٤١ ، ليون كان ورينو حـ ٦ رقم ١٢٢٠ ، تشالمر فى التأمين البحرى الانجليزى ص ٧ •

٣٩٣ – الغرق والجنوح: يعتبر الغرق أشد الأخطار البحرية جسامة اذ يؤدى غالبا الى هلاك السفينة كلية . ويحدث اذا غمر الماء السفينة كلية ، بعد أن تفقد قدرتها على الطفو على سطح المـاء نتيجة حادث عارض [1] .

أما الجنوح أو التشحيط ، فيعرف بأنه ارتطام السفينة بقاع البحر أو بالبر قرب الشاطىء بسبب عدم كفاية عمق المـاء اللازم للسفينة .

ويجب أن ينتج الغرق والجنوح عن حادث قهرى أو خطأ غير مقصود من الربان ، لكى يعتبرا من أخطار البحر ، أما اذا كان سبب وقوع أحدهما ، خطأ المستأمن العمدى أو خطأ الربان العمدى ، فلا يضمن المؤمن الضرر الذى يقع عندئذ ، لأن المؤمن لا يضمن ، كما سنرى نتائج أخطاء المستأمن العمدية وكذلك أخطاء الربان العمدية .

٣٩٤ – التصادم : يقتصر معنى التصادم فى حكم القانون البحرى، على التصادم الذى يقع بين سفينتين ، دون ارتطام السفينة بجسم آخر ، الا أنه قد يستعمل اصطلاح التصـادم فى التأمين البحرى ، استعمالا يختلف عن معناه الفنى ، بحيث يقصد به أى ارتطام يقع بين السفينة وجسم آخر عائم أو ثابت ، ويتوقف الأمر على صيغة الشرط الذى يرد فى وثيقة التأمين ، فاذا ورد هذا الاصطلاح مطلقا ، كان المقصـود به التصادم بالمعنى الفنى . أما اذا ورد فى الوثيقة شرط يقضى بضمان ما ينتج عن ارتطام السفينة بأى جسم عائم أو ثابت ، فان هذا الاتفاق يكون المقصود به ضمان ما ينتج عن التصادم بالمعنى الفنى أو ارتطام

(١) انظر رسالة زميلنا الدكتور ثروت عبد الرحمن بعنوان « الاعفاءات والمسموحات فى التأمين البحرى » ، القاهرة سنة ١٩٦٦ رقم ٤٠٤ .

السفينة بأى جسم آخر ، دون أن يغير ذلك من معنى الاصطلاح الفنى للتصادم[1] .

وعلى ذلك يضمن المؤمن نتائج ما يقع للسفينة المؤمن عليها ، من أضرار بسبب تصادمها مع سفينة أخرى ، اذا لم يكن التصادم ناشئا عن خطأ المستأمن أو عن غش ربان السفينة المؤمن عليها ، لأن غش الربان يعتبر من الأخطار المستبعدة كما سنرى فيما بعد .

أما اذا تصادمت السفينة المؤمن عليها مع سفينة أخرى تابعة للمستأمن ، فالأصل أنه لا يجوز للشخص أن يقاضى نفسه اذ لا مسئولية فى هذه الحالة يمكن أن يعترف بها القضاء . ومع ذلك فقد عرف العمل شرطا فى التأمين على السفن ، يسمى « بشرط السفينة الشقيقة Sister ship clause » وبمقتضاه يمكن للمستأمن أن يحصل على تعويض من المؤمن عن الأضرار الناشئة عن التصادم بين سفينتين تابعتين له على أن يتم تقدير التعويض عن طريق التحكيم[2] . وقد قنن المشرع الليبى هذا الشرط فى المادة ٣٣٥ من التقنين البحرى والتى تقضى بأنه : اذا تصادمت سفن لمستأمن واحد أو تبادلت المساعدة جرت التسوية . كما لو كانت لمجهزين مختلفين . ويناط تقدير المسئولية والتعويض بمحكمين يعينون باتفاق المستأمن والمؤمن[3] . والا فبقرار من رئيس المحكمة الابتدائية بوصفه قاضيا للأمور المستعجلة . ويجوز بالاتفاق أيضا تعيين

---

(١) انظر رسالتنا رقم ٢١٨ .
(٢) انظر رسالتنا رقم ٢٢٩ وما يليه .
(٣) جاء فى النص عبارة « باتفاق المضمونين (المستأمنين) » ولما كان الغرض الذى نواجهه يتعلق بسفن تابعة لنفس المستأمن ، وكان الأمر يتعلق باتفاق على التحكيم ، فان المقصود كما جاء فى المتن هو ، اتفاق المستأمن والمؤمن .

حكم واحد . ويطبق الحكم ذاته اذا اصطدمت السفينة بجرم ثابت أو عائم خاص بالمستأمن .

أى ان هذا النص يقرر شرط التصادم بين السفن الشقيقة ويجيز للمستأمن اذا حصل هذا التصادم أو تمت عملية انقاذ بين سفينتين تابعتين له ، أن يحصل على تعويض عن التصادم أو على مكافأة الانقاذ المستحقة لاحدى سفينتيه ، من المؤمن ، ولما كان من غير الجائز أن يرفع المستأمن دعوى قضائية لتحديد التعويض أو تقدير المكافأة ، لأنه لا يستطيع أن يقاضى نفسه ، فقد أوجب المشرع أن يتم التحديد عن طريق التحكيم حيث يتفق المؤمن والمستأمن على اختيار المحكمين فان لم يتفقا تولى رئيس المحكمة الابتدائية بصفة مستعجلة هذا الاختيار .

ويبين من نص المادة ٣٣٥ أن التصادم الذى يعنيه المشرع هنا لا يقتصر على التصادم بين سفينتين ، بل يشمل ارتطام السفينة بأى جسم ثابت أو عائم يكون تابعا للمستأمن .

٣٩٥ — حق الغير فى التعويض بسبب التصادم : اذا وقع تصادم بين السفينة المؤمن عليها ، وسفينة أخرى ، وكانت السفينة المؤمن عليها هى المخطئة ، وتحملت بسبب ذلك تعويضا للسفينة المضرورة ، فهل يستطيع مجهز السفينة المؤمن عليها (المستأمن) أن يحصل على هذا التعويض من المؤمن ؟

يعرف العمل الانجليزى ، شرطا يرد بين شروط وثيقة التأمين على السفن ، يعرف باسم « Running Down Clause » [1] ، وبمقتضاه يكون من حق المستأمن أن يحصل فقط على ثلاثة أرباع التعويض المستحق

---

(١) وقد صدر هذا الشرط من مجمع لندن لمكتتبى التأمين .

للسفينة المضرورة من المؤمن • ويقال ان المقصود من استبعاد الربع الباقى من التعويض ، حث مجهز السفينة على الحيطة والحذر فى ملاحته اذ أنه سيتحمل جزءا من التعويض الذى يدفع للسفينة المضرورة[1] •

ويلاحظ أن نطاق هذا الشرط قاصر على التصادم الذى يقع بين سفينتين ، ولا يمتد الى ارتطام السفينة بأية منشآت ثابتة أو عائمة • بل ورد فى نهاية هذا الشرط ، النص صراحة على أن المؤمن لا يضمن التعويض الذى قد يلتزم به المستأمن عما سببه من أضرار للموانىء أو الأرصفة أو أية منشآت أخرى مماثلة ، أو ما قد يلحق البضاعة من أضرار بسبب التصادم ، أو أية ممتلكات أخرى سواء فى البحر أو على البر اذا لحقتها أضرار نتيجة التصادم ، وكذلك لا يسأل المؤمن عن التعويض الذى قد يلتزم به المستأمن عن الشحنة ، أو عن تعهدات السفينة المؤمن عليها ، بسبب التصادم[2] • كما لا يسأل المؤمن عن التعويض الذى يلتزم به المستأمن عما يحدث من وفاة أو اصابات بدنية بسبب وقوع التصادم •

ونخلص مما تقدم الى أن المؤمن يلتزم فقط بدفع ثلاثة أرباع التعويض الذى يلتزم به المستأمن قبل السفينة المضرورة فى حادث التصادم ، ولا يلتزم المؤمن بأن يؤدى للمستأمن أية مبالغ أخرى قد يلتزم بها الأخير بسبب التصادم •

وقد أراد المشرع الليبى أن ينقل حكم هذا الشرط بين نصوص التأمين البحرى ، فجاءت المادة ٣٤٣ من التقنين البحرى متضمنة بعض أحكام شرط التصادم «Running Down Clause» على أن النص المذكور ،

---

(١) انظر رسالتنا رقم ٢٢٦ والمراجع المشار اليها فى هذا الخصوص •
(٢) كمصاريف ازالة الحطام او رفع عوائق الملاحة نتيجة التصادم •

جاء شق منه فى عبارات غير مفهومة ، وعندما أراد المشرع الليبى أن يغاير فى الحكم بينه وبين الشرط المذكور ، وقع فى تناقض واضح .

فنصت الفقرة الاولى من المادة ٣٤٣ بأن « مخاطر دعاوى الغير المرفوعة على السفينة (المقصود السفينة المؤمن عليها) بسبب تصادمها مع سفينة أخرى أو اصطدامها بمركب عائم وبالسدود والارصفة أو بغيرها من الاجرام الثابتة ، تلقى على عاتق (المؤمنين) تسعة أعشار الأضرار المحكوم بها على أن لا تجاوز فى أى حال تسعة أعشار المبلغ المضمون (مبلغ التأمين) » .

وهذه الفقرة واضحة الدلالة فى أن المؤمن يتحمل ما قد يلتزم به المستأمن من تعويض للغير عن أضرار لحقت بسفينته بسبب التصادم ، وكذلك عن الأضرار التى تلحق أية منشآت عائمة أو ثابتة خاصة بالغير نتيجة التصادم على أن يكون مقدار ما يتحمله المؤمن هو تسعة أعشار التعويض بشرط ألا يجاوز تسعة أعشار مبلغ التأمين .

ثم نصت الفقرة الثانية من النص المشار اليه على أن « يتحمل (المستأمن) عشر الأضرار و لايجوز له أن (يؤمن) على هذا العشر والا تحمل خصم عشر ثان » . أى أرادت هذه الفقرة أن تمنع المستأمن من التأمين على العشر الذى يخصم من تعويض التأمين لدى مؤمن آخر والا تحمل المستأمن خصم عشر ثان . ولكن ما هو المقصود بخصم عشر ثان وهم يخصم ؟ نرى أن يخصم هذا العشر الثانى من التعويض الذى يلتزم به المؤمن الأول ، بحيث لا يتحمل الا ثمانية أعشار التعويض الواجب دفعه للمضرور . أما الفقرة الثالثة من المادة ٣٤٣ فقد أرادت أن تستبعد من نطاق ضمان المؤمن أية تعويضات أخرى قد يلتزم بها المستأمن بسبب التصادم ، فجاءت صياغتها على النحو الآتى : « يعفى (المؤمنون) من كل دعوى يرفعها أى شخص كان ولأى سبب كان بداعى

ضرر أو غرم يتعلق بتحميل السفينة المضمونة وما عليها من تعهدات ، وكذلك من كل الدعاوى المرفوعة بداعى الوفاة أو الجرح وبداعى أى طارىء أو ضرر بدنى » •

ومؤدى فهم هذه الفقرة أن المؤمن لا يسأل عن أى تعويض يلتزم به المستأمن قبل شاحنى البضاعة المنقولة على السفينة المؤمن عليها ، وهو ما عبر عنه النص « بتحميل السفينة » • أما التعويض الذى يلتزم به المستأمن بسبب ما على السفينة من تعهدات ، فالمقصود ما يلتزم به المستأمن من مصاريف ازالة الحطام أو رفع عوائق الملاحة بسبب وقوع التصادم • وهذا النص يتناقض مع نص الفقرة الاولى التى يتحملفيها المؤمن تسعة أعشار التعويض عن اصطدام السـفينة بأى جسم عائم وثابت ، أما شرط التصادم الصادر من مجمع لندن ، فانه عندما استبعد هذه الالتزامات من نطاق ضمان المؤمن ، فلأن الشرط قاصر على ضمان التعويض الذى يلتزم به المستأمن فى حالة التصادم بين سفينتين فقط • ثم يخرج النص الوارد فى التقنين الليبى التعويضات التى قد يلتزم بها المستأمن عن الوفاة والاصابات البدنية من نطاق ضمان المؤمن ، وهو يتفق فى هذا الصدد مع شرط التصادم الصادر من مجمع لندن •

٣٩٦ — أخطاء البحارة العمدية :جاء فى نص المادة ٣٣٢ من التقنين البحرى بين الأخطار المضمونة « الضرر الذى يسببه البحارة عمدا » ، ثم نصت المادة ٣٣٩ على أنه « استثناء من الأحكام المتعلقة بضـمان الاضرار التى يسـببها البحارة عمدا يعفى المؤمنون من أعمال الغش أو الاحتيال التى يقترفها الربان ، ومن الحوادث كافة على أنواعها الناتجة عن خرق الحصار وعن التهريب وعن التجارة الممنوعة أو السرية ما لم يغير الربان بدون رضاء مجهز السفينة أو ممثله ويستبدل به آخر غير الربان القانونى » •

ومعنى ذلك أن المشرع الليبى ، يجعل أخطاء البحارة العمدية من بين الأخطار التى يضمن المؤمن نتائجها وهذا الحكم يطابق موقف المشرع الانجليزى ، حيث يعتبر أخطاء البحارة العمدية وهى ما تسمى Barratry من الأخطار المضمونة [1] • الا أن القانون الانجليزى يعتبر مضمونا أيضا أخطاء الربان العمدية • أما المشرع الليبى فهو يستبعد أخطاء الربان العمدية من نطاق ضمان المؤمن وكذلك كلما يرتكبه الربان من أعمال خرق الحصار البحرى أو التهريب أو الاتجار فى الممنوعات ، الا اذا كان هذا الربان قد عين بدون رضاء المجهز ، كما لو اضطر القنصل الليبى فى الخارج الى تعيين ربان لسفينة ليبية بسبب مرض الربان الاصلى أو تركه العمل على السفينة فى الخارج • وبشرط ألا يكون هذا الربان المعين هو مساعد الربان الاصلى (الربان الثانى) •

وأخطاء البحارة العمدية التى يضمنها المؤمن وفقا لحكم القانون يخرج منها الاخطاء التى يرتكبها الربان أو البحارة على اليابسة (الفقرة ٢ من المادة ٣٣٩) ، أى لابد لضمان المؤمن لنتائج هذه الاخطاء أن تقع من البحارة فى أثناء الرحلة البحرية ، اذ تنتفى رقابة المجهز عليهم فى هذه الحالة ، أما على البر فان المجهز يباشر رقابته عليهم ويعتبر أى خطأ يصدر عنهم ، كما لو كان قد صدر عن المجهز ، لأنه يكون قد قصر فى واجب الرقابة عليهم •

---

(١) يعتبر القانون البحرى المصرى اخطاء الربان والبحارة من الاخطار المستبعدة وهى تشمل كل ما يقع من الربان او البحارة من اخطاء عمدية او غير عمدية . اما مشروع القانون المصرى فقد ادخلها ضمن الاخطار المضمونة مع استبعاد اخطاء الربان العمدية وهذا هو مسلك المشرع الفرنسى فى قانون التأمين البحرى الجديد .

٣٩٧ — الاخطار المستبعدة : تضمنت الفقرة الثانية من المــادة ٣٣٢ من التقنين البحرى النص على استبعاد أخطار الحرب الاهلية أو الخارجية الا اذا حصل اتفاق مخالف على ضمان هذه الأخطار • كما نصت المواد ٣٣٨ و ٣٣٩ و ٣٤٠ على استبعاد أخطاء المستأمن والربان العمدية والعيب الذاتى للبضاعة من نطاق ضمان المؤمن ، ونعرض فيما يلى لهذه الأخطار •

٣٩٨ — اخطار الحرب : تعتبر أخطار الحرب من الاخطار المستبعدة قانونا ، الا اذا نص الاتفاق على ضمانها • والواقع أن أخطار الحرب تعتبر أيضا من الاخطار المستبعدة فى وثائق التأمين • وان كان العمل يعرف شروطا خاصة للتأمين ضد أخطار الحرب • وفى هذه الحالة يضمن مؤمن أخطار الحرب كل ما ينتج من أضرار عن الأعمال الحربية •

ويقصد بأخطار الحرب كل ما ينتج عن العمليات الحربية من أخطار تلحق الضرر بالاشياء المؤمن عليها وسواء وقعت هذه الاخطار بسبب حرب بين دولتين بالمعنى القانونى ، أو بين دولة فعلية وأخرى قانونية ، كذلك نكون بصدد خطر حربى ، اذا نشأ الخطر عن حرب أهلية أو ثورة أو فتنــــة [1] •

ويلاحظ أنه تجب التفرقة بدقة بين ما اذا كان الخطر يعد من أخطار الحرب ، أم أنه على العكس من ذلك يعد خطرا بحريا فى حالة وقوع الخطر فى أثناء حالة الحرب ، اذ تؤدى حالة الحرب بما تقتضيه من اطفاء المنائر والأمر باطفاء أنوار السفن ليلا وسير السفن فى قوافل ، الى تســـهيل فرص وقوع الاخطار البحرية • وفى هذه الحالة لا يكون الخطر حربيا

---

(١) شوفو رقم ١٠٧٨ ومقاله بعنوان تحديد الاخطار الحربية D.M.F. ١٩٤٩ — ٢٦٧ وانظر مقالنا فى تفسير وثيقة التأمين البحرى على البضائع والمشار اليه فيما تقدم •

لأنه لم ينشأ مباشرة عن العمليات الحربية[1] . ويتم التمييز بين الخطر الحربى والخطر البحرى بتحديد السبب المباشر للضرر ، أى السبب الفعال فى احداثه[2] .

ويثور التساؤل حول حكم السفينة المفقودة دون أن تصل عنها أنباء تفيد سبب فقدها فى أثناء حالة الحرب . وفى هذه الحالة يقع على عاتق المؤمن الذى لا يضمن أخطار الحرب اثبات أن سبب فقد السفينة يرجع الى عملية حربية[3] . وتقضى الفقرة الأخيرة من المادة ٣٣٢ بحرى بأن مؤمنى الاخطار العادية عليهم اثبات الخطر الحربى .

ولا يعنى انتهاء حالة الحرب ، استبعاد وقوع خطر حربى ، ما دمنا بصدد خطر ناشىء عن عملية حربية ، من ذلك : هلاك السفينة المؤمن عليها نتيجة مرورها فوق لغم بحرى ، سبق أن بثه المتحاربون فى البحر .

٣٩٩ — خطأ المستأمن أو الربان العمدى : تقضى المادة ٣٣٨ بأن المؤمن غير مسئول عن الهلاك والضرر عن خطأ أو فعل لا مبرر له تعمده المستأمن أو ممثلوه ويقع باطلا كل اتفاق مخالف . واذا عين مجهز السفينة ربانها فلا يكون المؤمن على السفينة مسئولا عن نتائج ما يرتكبه الربان من غش أو احتيال .

وقد سبق أن رأينا أن المؤمن لا يضمن نتائج أخطاء الربان العمدية ، متى كان هذا الربان معينا من قبل مجهز السفينة .

---

(1) انظر بحثا لنا بعنوان « حالة الحرب وأثرها على عقد التأمين البحرى » نشر بمجلة القانون والاقتصاد السنة ٣٩ ص ٥٠١ .

(2) انظر فى تفصيل نظرية السبب المباشر رسالتنا رقم ١٩٦ وما يليه .

(3) بحثنا عن حالة الحرب وأثرها على عقد التأمين البحرى ، الفصل الثالث منه .

أما الاخطاء العمدية للمستأمن ، فانها تخرج أيضا من نطاق الاخطار المضمونة ، اذ من المقرر وفقا لقواعد التأمين ، أن الخطر يجب ألا يتوقف وقوعه على محض ارادة المستأمن ، ولذلك لا يسأل المؤمن عن نتائج الأخطاء العمدية الصادرة من المستأمن أو من وكلائه . وهـذا الحكم يتعلق بالنظام العام فلا يجوز باتفاق خاص بين المؤمن والمستأمن أن يضمن الأول الأخطاء العمدية الصادرة من المؤمن أو من ممثليه . الا أنه يجوز — وفقا للرأى الراجح — الاتفاق على ضمان نتائج الخطأ غير العمدى[1] .

٤٠٠ — العيب الذاتى : يقصـد بالعيب الذاتى الصـفة الرديئة أو التكوين المعيب للشىء المؤمن عليه والذى يزود الشىء قبل أن يتعرض لخطر ما ببذور فساده . فالعيب الذاتى يكمن اذن فى عيب داخلى ودائم فى تكوين هذا الشىء [2] .

وقد نصت المادة ٣٤٠ ، على أن المؤمن لا يتحمل الضرر والهلاك الناتج عن عيب خاص فى الشىء المؤمن عليه [3] . ومع ذلك فانه يجوز باتفاق خاص كما جاء فى النص السابق ضمان نتائج العيب الذاتى [4] .

---

(١) ريبير جـ ٣ رقم ٢٦٩٨ ، ليون كان ورينو جـ ٦ رقم ١٢٤٥ ، دانجون جـ ٤ رقم ١٥٨٣ ، مصطفى طه اصول رقم ١١١١ .

(٢) أنظر رسالتنا رقم ٢٥٢ .

(٣) جاء فى النص المشار اليه فى المتن على سبيل الخطأ ان المؤمن يتحمل نتائج العيب الذاتى والمقصود هو العكس لان هذا ما يتمشى مع سياق النص والنص التالى له (المـادة ٣٤١) ، كما يتفق مع حكم جميع التشريعات

(٤) تجيز المـادة ٥٥ من قانون التأمين البحرى الانجليزى أيضا الاتفاق على ضمان نتائج العيب الذاتى . وانظر فى القضاء الفرنسى فى نفس الحكم محكمة الهافر التجارية فى ١٣ فبراير سنة ١٩٦٢ D.M.F. — ١٩٦٣ — ٣٨ ويتعلق الحكم بالاتفاق على ضمان نتائج العيب الذاتى للبضاعة ، وحكمت محكمة النقض الفرنسية فى ١٣ فبراير سنة ١٩٦٣ بأن الشرط الخاص بضمان العيب الذاتى للسفينة يجب أن يكون صريحا D.M.F. — ١٩٦٣ — ٢٨٠ وانظر تعليق Lureau على هذا الحكم فى نفس العدد ص ٤٣٣ . ويجمع =

أما اذا تمثل العيب الذاتى فى عيب خفى فى السفينة فان المادة ٣٤٠ تقضى بأن المؤمن على السفينة يضمن نتائج هذا العيب ، متى ثبت أنه ليس فى وسع مجهز حريص أن يقدره أو يمنعه .

واذا اتفق على ضمان نتائج العيب الذاتى للبضاعة أو للسفينة ، فلا يسأل المؤمن عن الاضرار التى يسببها الشىء المؤمن عليه لغيره من الاشياء أو الاشخاص ، الا اذا اتفق على عكس ذلك فى وثيقة التأمين (المادة ٣٤٢) .

المطلب الثانى

ضمان واستبعاد الاخطار فى وثيقة التأمين

٤٠١ — العلاقة بين القانون ووثيقة التأمين : لاحظنا أن العمل قد أدى الى تعطيل أحكام القانون فيما يتعلق بضمان واستبعاد الأخطار ، فالشروط التى يتم التأمين بمقتضاها ، هى التى أصبحت تحكم تحديد الاخطار المضمونة والأخطار المستبعدة .

ويلاحظ أنه متى تزاحم القانون ووثيقة التأمين من حيث ضمان أو استبعاد نتائج خطر معين ، اما بسبب النص فى أيهما على ضمان أو استبعاد خطر ما ، أو بسبب عدم النص فى القانون أو الوثيقة على ذلك ، فان الامر لا يخلو من أحد الفروض الآتية :

= الشراح فى مصر على اعتبار العيب الذاتى من الاخطار المستبعدة بالرغم من عدم النص على ذلك ، كما يتفق الشراح على انه يجوز بشرط خاص ضمان نتائج العيب الذاتى . مصطفى طه أصول رقم ١١١٥ ورقم ١١٢١ ، على يونس حـ ٢ رقم ٤٢٧ ورقم ٤٣٥ ، على جمال الدين حـ ٢ رقم ١٥٥ .

١ ــ أن يكون الخطر مضمونا فى الوثيقة ومســتبعدا فى القانون ، ويعتبر الخطر فى هذه الحالة مضمونا ، اذا لم يكن الاتفاق على ضمانه مخالفا للنظام العــام •

٢ ــ أن يكون الخطر مضــمونا فى القانون ولكنه من الاخطــار المستبعدة فى الوثيقة ، ففى هذه الحالة يغلب حكم الوثيقة ، لأنها تعبر عن ارادة طرفى التأمين •

٣ ــ أن يكون الخطر مستبعــدا ، أو مضمونا قانونا ، وغير منصوص على ضمانه واستبعاده فى الوثيقة • فيعتبر الخطر مستبعدا اذا كان من الاخطار المستبعدة قانونا لأن القانون يكمل اتفاق الطرفين فى عقد التأمين • على أن العكس غير صحيح ، فلا يضمن المؤمن نتائج الخطر المضمون قانونا ، ما دام لم يرد ذكره فى الوثيقة بين الأخطار المضمونة ، اذ أن وثيقة التأمين هى المرجع الأساسى لمعرفة الأخطار التى يضمن المؤمن نتــائجها ، غير أنه يرد على هذه القاعدة الأخيرة اســتثناءان :

(ا) اذا كان الخطر المضمون قانونا من الاخطار المماثلة للاخطار المذكورة فى وثيقة التأمين ، فان الخطر يعتبر مضمونا بالتالى •

(ب) أن يكون التأمين معقودا وفقا لشرط « كل الاخطار » ، فان هذا يعنى أن المؤمن لا يضمن الا مايترتب على وقوع خطر مضــمون قانونا ، دون الاخطار المستبعدة بنص القانون •

٤٠٢ ــ شروط التأمين المتعلقة بضمان واستبعاد الاخطار : يتــم التأمين البحرى على البضاعة عادة وفقا لاحد أنواع ثلاثة ، وردت فى شكل شروط ثلاثة فى وثيقة التأمين ، بحيث يكون على المستأمن أن يختار أحدها • ويختلف مدى ضمان المؤمن لنتائج الأخطار وفقا لنوع الشرط المتفق عليه وهذه الشروط هى :



جميع الاضرار الناشئة عن الاخطار المغطاة فى وثيقة التأمين أيا كانت نسبتها ، اذ سنرى أنه يجوز أن تنص وثيقة التأمين على نسبة من الضرر يعفى المؤمن من تحملها .

ولما كان نطاق ضمان المؤمن واسعا وفقا لهذا الشرط ، فان قسط التأمين يكون عادة أكثر ارتفاعا فى هذا النوع عن التأمين عن النوعين الآخرين(٢) .

٤٠٤ — شرط الاعفاء من الخسارة الخاصة : ولا يضمن المؤمن بموجب هذا الشرط الا الاضرار التى تنشأ عن الخسائر المشتركة والخسارات التى تجيز للمستأمن قانونا ترك الشىء المؤمن عليه والتى نصت عليها المادة ٣٦٦ بحرى وهى انقطاع الأخبار والاختفاء والهلاك والاتلاف الكلى وعدم الصلاحية للملاحة بسبب حادث قاهر ، وفى حالة شمول التأمين لاخطار الحرب أو ضبط السفينة أو توقيفها بأمر من السلطة ، وتعتبر السفينة غير صالحة للملاحة اذا كانت مصاريف اصلاحها تفوق ثلاثة أرباع قيمتها ، وكذلك اذا بلغ الضرر اللاحق بالبضاعة ثلاثة أرباع القيمة المؤمن عليها . أما الخسارات الخاصة فلا يضمنها المؤمن أيا كانت نسبتها .

ومع ذلك قد يضاف الى هذا الشرط عبارة تؤدى الى أن يضمن المؤمن الخسارة الخاصة التى تحدث فى حالات معينة ويطلق على الشرط

---

(١) فاذا كان التأمين وفقا لشرط « عدم ضمان الخسارة الخاصة » يتم مثلا مقابل قسط يتراوح بين أربعة وخمسة فى الالف من مبلغ التأمين ، فان التأمين وفقا لشرط « جميع الاخطار » يتم مقابل قسط يتراوح بين واحد واثنين فى المائة من المبلغ المذكور .

فى هذه الحالة « شرط الاعفاء من الخسارة الخاصة ما عدا .. » وفى هذه الحالة لا يضمن المؤمن الخسارة الخاصة ، الا اذا نشأت عن أحد أخطار ثلاثة وهى الجنوح أو الغرق أو الحريق . وقد ورد هذا الشرط فى وثيقة التأمين البحرى الليبية تحت عنوان « شرط عدم ضـــمان العوارية » . ويلاحظ أن طلب المستأمنين لا يتجه كثيرا الى هـــذا الشرط فى الوقت الحاضر وانما الى شرط « جميع الأخطار » [1] . ومع ذلك قد لا يقبل المؤمن التأمين وفقا لشرط « جميع الاخطار » فى كل الاحوال ، اذ يتوقف الامر على نوع البضاعة وطبيعتها والظروف التى تحيط بالرحلة البحرية .

٤٠٤ — شرط ضمان الخسارة الخاصة : وبمقتضى هذا الشرط لا يضمن المؤمن ، الخسارة الخاصة الا اذا وصلت الى نسبة معينة تنص عليها وثيقة التأمين . أى يضمن هذا الشرط الخسارة المشتركة والخسارة الخاصة اذا وقع الضرر بسبب الجنوح أو الغرق أو الحريق ، والخسارة الخاصة أيا كان سببها ، بشرط أن تصل الى نسبة معينة .

ويلاحظ أن هذا الشرط يقترب من شرط ضمان « جميع الاخطار » ، ويكاد لا يختلف حكمه عن الشرط الأخير الا فى أنه يقرر مسموحات نسبية فى الخسارات الخاصة[2] ؛ بحيث لا يضمن المؤمن الا الأضرار التى تصل الى نسبة معينة تنص عليها الوثيقة ، بينما رأينا أن المؤمن يضمن الضرر كله دون خصم أية نسبة فى التأمين « جميع الاخطار » .

---

(١) دوفر فى مؤلف له بعنوان Analysis of marine insurance clauses الطبعة الثامنة لندن سنة ١٩٦٠ ص ١٢٠ .

(٢) ثروت عبد الرحيم رقم ٣٨٧ .

المبحث الثالث

نطاق ضمان المؤمن لنتائج الخطر

٤٠٦ — ليس ضمان المؤمن لنتائج الاخطار البحرية فى عقد التأمين مطلقا • وانما يتحدد بنطاق معين من حيث الزمان والمكان ، بحيث لا يسأل المؤمن عن نتائج الاخطار ، التى تقع خارج هذا النطاق ، بشرط أن يقيم الدليل على ذلك • ونبين فى مطلبين زمان الاخطار ومكانها •

المطلب الأول

زمان الأخطـــار

٤٠٧ — قد يتم التأمين لرحلة معينة ، وقد يجرى على أساس مدة محددة ، وعلى ذلك ، فان زمان الاخطار اما أن يتحدد بطريقة مباشرة وذلك لتجديد فترة ضمان المؤمن ، أو بطريقة غير مباشرة أى ينتهى ضمان المؤمن بانتهاء الرحلة • كما قد تكون وثيقة التأمين مختلطة ، وذلك اذا عقد التأمين لرحلة معينة خلال مدة محددة •

٤٠٨ — التأمين بالرحلة : ويضـــمن المؤمن فى هــذه الحالة نتائج الأخطار التى تقع خلال رحلة معينة ، بحيث يبدأ التأمين مع بداية الرحلة وينتهى بانتهائها دون اعتبار لمدة الرحلة •

وتحدد وثيقة التـــأمين بالرحـــلة voyage policy فى العـــادة وقت بداية الرحلة ونهايتها ، فان لم يرد مثل هذا التحديد فى الوثيقة ، فان التقنين البحرى يفرق فى المادة ٣٤٥ بين التأمين على السفينة والتأمين على البضاعة ، فيبدأ زمن الخطر فى التأمين على السفينة من وقت ابحار السفينة أو رفعها المرساة ، وينتهى الخطر فى وقت ارساء السفينة أو

ربطها فى المكان المقصود • أما بالنسبة الى البضائع فيبدأ زمن الخطر من وقت الشروع فى شحنها بالسفينة[1] ، وينتهى الخطر حالما ينتهى التفريغ ، على أن يتم التفريغ خلال خمسة عشر يوما من الوصول الى مكان التفريغ ما لم يوضع فى هذا المكان بضائع لرحلة أخرى قبل انقضاء هذه المدة ، وفى هذه الحالة تزول الاخطار فى الحال • أى ينتهى الخطر فورا بمجرد وضع بضائع فى مكان التفريغ لرحلة أخرى ، غير الرحلة المؤمن عليها • اذ يعتبر أن التفريغ قد تم حتما فى هذه الحالة •

ونلاحظ أن التقنين البحرى الليبى قد تضمن نصا غريبا بخصوص تحديد زمن الخطر هو نص المادة ٣٤٧ وعنوان هذا النص «ضمان السفينة مجهزة » ، ويقول النص المذكور « اذا كان التأمين على السفينة مجهزة وكانت مدة المخاطر غير محددة فى العقـد جرت المخاطر من وقت ترك البضاعة على اليابسة قصد شحنها وزالت فى وقت وضعها على الأرض فى مكان الوصول ، ويتحمل المؤمنون جميع مخاطر النقل الجارى مباشرة على المواعين والقوارب من اليابسة الى السفينة وبالعكس » •

ونلاحظ على هذا النص ما يأتى :

١ — عنوان النص وبدايته يفهم منهما أن المقصود هو تحديد زمن الاخطار بالنسبة للتأمين على السفينة مجهزة ، بينما يؤدى سياق النص الى تحديد زمن الاخطار بالنسبة للتأمين على البضاعة •

٢ — اذا كان المقصود هو تحديد زمن الاخطار بالنسبة للتأمين على السفينة مجهزة فقد رأينا أن المادة ٣٤٥ قد حددت هذا الزمن دون تفرقة بين التأمين على السفينة مجهزة أو غير مجهزة •

---

(١) جاء فى النص بدلا من عبارة « من وقت الشروع فى شحنها بالسفينة » عبـارة « من وقت الشروع فى وسـقها (شحنها) بالبضاعة » وهو خطأ مطبعى واضح .

٣ ــ أما اذا كان المقصود هو تحديد زمن الاخطار بالنسبة للتأمين على البضاعة ، فقد تولت هذا التحديد أيضا المــادة ٣٤٥ كما رأينا •

٤ ــ جاء فى النص أن الخطر يبدأ من وقت ترك البضـــاعة على اليابسة قصد شحنها أى من وقت وضع البضاعة على رصيف المينـــاء لشحنها على الســـفينة ، بينما رأينا أن زمن الخطر يبدأ فى التأمين على البضاعة منذ الشروع فى شحنها على السفينة ، كما جاء فى النص أيضا ، أن الخطر ينتهى بوضع البضاعة على الارض فى مكان الوصـــول ، أى بوضعها على رصيف ميناء الوصول ، وليس فى هذا جديد عما نصت عليه المادة ٣٤٥ بالنسبة لانتهاء الخطر فى التأمين على البضاعة •

٥ ــ أما الجديد الذى أتى به النص ، فهو أن يتحمل المؤمنون جميع مخاطر النقل الجارى مباشرة على المواعين (أى الصنادل) والقوارب من اليابسة الى السفينة وبالعكس • وهذا الضمان تقدمه وثيقة التأمين البحرى على البضـــائع ، التى تتضمن « شرط استعمال القوارب وما يماثلها » ، حيث يستمر التأمين خلال نقل البضائع من السفينة الى رصيف الميناء وبالعكس على الصنادل أو القوارب [1] •

٤٠٩ ــ التأمين لمدة معينة : قد يعقد التأمين لمدة محددة ، وهــذا هو الوضع الغالب بالنسبة للتأمين على السفينة ، كما قد يعقد التأمين على البضاعة لمدة محددة أيضا كما فى حالة الوثيقة العائمة • ولا يضمن المؤمن الا نتائج الاخطار التى تقع خلال المدة المحددة • وقد تثور أحيانا صعوبة بالنسبة لهذا النوع من التأمين ، وذلك متى وقع الخطر فى أثناء مدة التأمين ولكن لم يظهر الضرر الا بعد انتهاء المدة[2] • ونرى مع

(١) انظر فى شرح هــذا الشرط رسالتنا رقم ١٤٩ وما يليه ومقالنا عن تفسير وثيقة التأمين البحرى على البضائع •
(٢) تشالمر ص ٣٨ •

البعض ، أن يضمن المؤمن الضرر فى هذه الحالة ، اذ العبرة بوقوع الخطر خلال مدة التأمين[1] . أما اذا انتهت مدة التأمين ، فان ضمان المؤمن ينقضى بالتالى ولو كانت الاخطار لا تزال قائمة . وفى هذه الحالة يجوز المستأمن عقد تأمين جديد ، وانما لا يفترض تجديد العقد ، لمجرد بقاء الأخطار قائمة عند انتهاء مدة التأمين[2] .

ونلاحظ أن التقنين البحرى الليبى ، لم يتضمن ، فيما عدا نص المادة ٣١١ الخاص بالوثيقة القائمة ، أية نصوص تتعلق بالتأمين لمدة معينة .

المطلب الثانى

مكان الأخطار

٤١٠ — كما تحدد وثيقة التأمين الفترة التى يشملها ضمان المؤمن ، فانها تحدد أيضا المكان الذى اذا وقع فيه الخطر يضمن المؤمن نتائجه ، ويتحدد مكان الخطر فى التأمين بالرحلة ، بالطريق المعتاد للسفينة خلال هذه الرحلة . أما اذا عقد التأمين لمدة معينة فان الطرفين يحددان عادة الاماكن التى تقوم فيها السفينة بالملاحة خلال هذه المدة . ونبين فيما يلى الحكم عند تغيير الرحلة أو الطريق أو السفينة . كما نبين حكم التأمين على البضاعة التى تشحن على سطح السفينة .

٤١١ — تغيير الرحلة : يقصد بتغيير الرحلة ، تغيير ميناء القيام أو ميناء الوصول ، ونفرق بين ما اذا كان تغيير الرحلة اختياريا أو اضطراريا ، فاذا كان التغيير اختياريا ، فان المادة ٣٤٨ تفرق بين تغيير

---

(١) ليون كان ورينو حـ ٦ رقم ١٢٥٤ مكرر ، مصطفى طه اصول رقم ١١٢٧ ، على جمال الدين حـ ٢ رقم ١٥٩ .
(٢) على جمال الدين حـ ٢ رقم ١٥٩ .



على أن يكون للمؤمن الحق فى أن يثبت أن هذه المخاطر قد نتجت عن هذا الانحراف [1] .

٤١٣ – تغيير السفينة : يؤدى تغيير السفينة فى حالة التأمين عليها الى ابطال التأمين لتغيير محل الضمان وقد نصت الفقرة الأولى من المادة ٣٥٠ بحرى على هذا الحكم .

أما فى التأمين على البضاعة فان التغيير الاختيارى للسفينة يؤدى أيضا الى ابطال التأمين ما لم يوجد شرط فى وثيقة التأمين يجيز تغيير السفينة الناقلة للبضاعة خلال الرحلة . ولا يؤدى التغيير الاضطراى للسفينة الى اعفاء المؤمن من الضمان . وقد عبرت الفقرة الثانية من المادة ٣٥٠ بحرى عن هذا الحكم بالعبارة الآتية « وكذلك يبطل ضمان السفينة الجاهزة فى حال تغييرها عمدا ما لم يشترط العكس » ويبدو أن المقصود بضمان السفينة الجاهزة ، هو التأمين على بضاعة منقولة على سفينة مجهزة .

---

(١) يؤيد رأى فى الفقه حكم القانون الليبى فى هذا الشأن . انظر ريبير حـ ٣ رقم ٢٧٤٠ ، مصطفى طه أصول رقم ١١٣٤ ، على يونس حـ ٢ رقم ٤٥٨ وعلى جمال الدين حـ ٢ ص ١١١ هامش (٢) .

على أننا نرى مع ذلك أن حكم القانون الانجليزى أصوب من الناحية القانونية ، اذ تقضى المادة ٤٦ من قانون التأمين البحرى بأن يعفى المؤمن من الضمان اذا انحرفت السفينة دون مبرر مشروع ولا يغير من هذا الحكم أن تستعيد السفينة الطريق المتفق عليه قبل وقوع الضرر . ويؤيد رأى فى الفقه الفرنسى هذا النظر (ليون كان ورينو حـ ٦ رقم ١٢٥٩) ، لان الانحراف يترتب عليه فى ذاته زيادة المخاطر التى تتعرض لها السفينة ، لانها لا توجد بعد الانحراف والعودة الى الطريق فى النقطة التى كان يجب أن توجد فيها اذا لم يحدث الانحراف . ولا يغير من نقدنا لحكم القانون الليبى فى هذا الخصوص انه أجاز للمؤمن اثبات أن الخطر قد نتج عن الانحراف ، لان هذا الاثبات كثيرا ما يكون بالغ الصعوبة .

٤١٤ — شحن البضاعة على السطح : لا يسأل المؤمن عن الأخطار التى تحدث للبضاعة المشحونة على سطح السفينة ، الا اذا كانت عادات الملاحة تجيز هذا الشحن ، ومع ذلك فاذا اتفق صراحة على عدم ضمان المؤمن للبضاعة المشحونة على السطح ، فلا يسأل المؤمن عما يقع للبضاعة من أضرار متى شحنت على سطح السفينة ولو كان ذلك جائزا قانونا (المادة ٣٥١ بحرى) •

الفرع الثالث

التزامات المستأمن

٤١٥ — يقع على عاتق المستأمن ثلاثة التزامات هى (١) دفع قسط التأمين • (٢) الادلاء ببيانات صحيحة عن الخطر الى المؤمن • (٣) المحافظة على حقوق المؤمن •

٤١٦ — قسط التأمين[1] : يعتبر القسط الذى يلتزم المستأمن بدفعه الى المؤمن ، ثمن الضمان الذى يقدمه الاخير الى الاول • ويستحق القسط بمجرد العقد ، ويترتب على عدم الوفاء بالقسط حق المؤمن فى فسخ العقد • وتتضمن وثيقة التأمين غالبا شرطا يقضى بوقف عقد التأمين اذا تخلف المستأمن عن دفع القسط ، على أن يعود سريان التأمين فى اليوم التالى للوفاء بالقسط ، ويترتب على هذا الشرط أنه اذا وقع الخطر خلال فترة وقف التأمين ، لم يكن من حق المستأمن الحصول على التعويض [2] •

---

(١) يسميه التقنين البحرى الليبى احيانا « **بدل الضمان** » •

(٢) استقر القضاء المختلط فى مصر على صحة هذا الشرط فى التأمين على الحياة ، انظر استئناف مختلط فى ١٤ ابريل سنة ١٩٣٧ .Bull السنة ٤٩ ص ١٩٤ واستئناف مختلط فى ١٦ نوفمبر ١٩٣٣ .Bull السنة ٤٦ ص ٣٦ •

وقد سبق أن رأينا أن قسط التأمين على السفينة يعتبر من الديون الممتازة فى المرتبة السابعة والتى تأتى لاحقة لحقوق الدائنين المرتهنين[1] .

ويثور التساؤل حول استحقاق قسط التأمين ، متى فسخ العقد قبل بدء سريان الخطر . وقد نصت المادة ٣٠٣ من التقنين البحرى على أنه يجوز للمستأمن أن يفسخ عقد التأمين فى أى وقت قبل بدء سريان الاخطار . فاذا أثبت المستأمن أن الفسخ يرجع الى قوة قاهرة فلا يلتزم بأداء القسط الى المؤمن ، أما اذا عجز المستأمن عن اثبات حالة القوة القاهرة فيلتزم بأن يؤدى الى المؤمن على سبيل اتعويض الجزافى ، نصف القسط المحدد فى عقد التأمين .

كما يثور التساؤل حول قابلية قسط التأمين للتجزئة فى الحالة التى يزول فيها الخطر قبل انتهاء مدة التأمين ، هل يحق للمؤمن أن يحتفظ بالقسط كاملا ، أم يلتزم بأن يرد الى المستأمن جزءا مقابل المدة الباقية من التأمين بعد زوال الخطر ؟ أجابت المادة ٣٠٤ بحرى على ذلك بالنص على أنه اذا عقد التأمين على بضائع للذهاب والاياب ولم تشحن بضائع للاياب بعد بلوغ السفينة مكان وصولها الأول أو لم يكتمل شحن الاياب ، حق للمؤمن مقدار ثلثى القسط المتفق عليه فقط ، ما لم يتفق على غير ذلك .

٤١٧ — عدم دفع القسط أو افلاس المستأمن : تقضى المادة ٣٠٥ من التقنين البحرى بأنه فى حالة افلاس المستأمن أو فى حالة عدم دفعه

---

(١) أنظر ما تقدم رقم ١٠٦ . وفى فرنسا فانه برغم عدم النص على اعتبار دين قسط التأمين من الديون الممتازة ، فقد حكم باعتبار هذا الدين ممتازا فى المرتبة الاولى على اساس انه يدخل ضمن مصاريف الحراسة والصيانة . استئناف رين فى ٢٠ مارس ١٩٦٣ D.M.F. — ١٩٦٤ — ٢٦ .

لقسط حال الأجل . يحق للمؤمن بعد تنبيه يبلغ الى موطن المستأمن بوجوب الدفع أو تقديم كفالة مقبولة خلال أربع وعشرين ساعة ، أن يفسخ التأمين بتبليغ المستأمن ذلك ولو بكتاب مسجل • ويجوز أن يتم التنبيه بالدفع والتبليغ بالفسخ فى ورقة واحدة • الا أن هذا الحكم لا يسرى على الغير حسن النية اذا كان هو الحائز الشرعى لسند الشحن ووثيقة التأمين •

ويلتزم المؤمن اذا ما قرر فسخ التأمين ، أن يتنازل عن القسط بنسبة مدة التأمين الباقية . أما ما يزيد على ذلك فيكون من حق المؤمن •

وتقضى المادة المذكورة أيضا بأن للمستأمن نفس الحقوق ، فى حالة افلاس المؤمن أو اعلان توقفه عن الدفع ، أى يكون للمستأمن أن يفسخ التأمين ويسترد من القسط ، الجزء الذى يتناسب مع المدة الباقية من التأمين •

٤١٨ — أحوال زيادة القسط : اذا اضطرت السفينة للاقامة فى محجر صحى خلال رحلتها ، فان هذه الاقامة تعتبر جزءا من الرحلة ولا يستحق المؤمن أية زيادة فى القسط بسبب ذلك • أما اذا توجهت السفينة المؤمن عليها بالرحلة الى محجر صحى غير المكان المقصود للاقامة فيه ، حقت للمؤمن زيادة فى القسط قدرها ثلاثة أرباع فى المائة شهريا من يوم السفر للمحجر الصحى ، حتى يوم الرجوع (المادة ١/٣٤٦) •

ومن ناحية أخرى اذا اضطرت السفينة الى الاقامة أمام الميناء المقصود متى وجدته موصدا أو محاصرا أو اضطرت الى الرحيل عن هذا الميناء الى غيره ، فان المؤمن يتحمل الاخطار طيلة مدة الاقامة أو الرحيل مقابل زيادة فى القسط مقدارها ثلاثة أرباع فى المائة شهريا ، على أن لا تتعدى مدة الاقامة أو الرحيل ستة أشهر من تاريخ الوصول أمام

الميناء الموصد أو المحاصر . ولكن لا يسأل المؤمن عن أية مصاريف اضطر المستأمن الى انفاقها بسبب الرحيل أو الاقامة (المادة ٣٤٦/٢) .

وفى الأحوال التى يقوم فيها المستأمن بالتأمين على الأخطار الاستثنائية للرحلة فى الذهاب والاياب مقابل قسط اضافى[1] ، فانه يجوز له أن يضع حدا لهذه الأخطار ، قبل الستة أشهر على أن يمنح اقامة أربعة أشهر بدون زيادة فى هذا القسط ، ابتداء من وقت وصول السفينة الى أول ميناء يتحتم عليها أن تتحرك منه . أما اذا استمرت الاقامة أكثر من أربعة أشهر ، وجب للمؤمن زيادة فى القسط قدرها ثلثين فى المائة عن كل شهر اضافى (المادة ٣٤٦/٣) .

٤١٩ — الادلاء ببيانات صحيحة عن الخطر : تقضى الفقرتان الأولى والثانية من المادة ٣٠٠ من التقنين البحرى بأن يبطل التأمين ، ولو لم تتوافر نية الاحتيال ، فى حالة كتم أية معلومات أو الادلاء بتصريح كاذب من قبل المستأمن وقت انشاء العقد وأى اختلاف بين عقد التأمين وأوراق النقل ، اذا كان من شأنه التقليل من مدى الخطر . ويبطل التأمين حتى فى الحالة التى لا يكون فيها لكتم المعلومات والاختلاف والتصريح الكاذب تأثير فى الضرر أو فى هلاك الشىء المؤمن عليه .

ووفقا لهذا النص يبطل عقد التأمين اذا توافرت الشروط الآتية :

١ — السكوت او الكذب : فرق النص بين السكوت أو الكتمان non-disclosure وهو عدم ادلاء المستأمن ببيانات يعلمها أو يجب عليه أن يعلمها ، وبين الكذب misrepresentation وهو ادلاء المستأمن ببيانات عن الخطر محل التأمين تخالف الحقيقة .

---

(١) اطلق النص على القسط الاضافى اصطلاح « القسط الموصول » ثم عرفه بأنه القسط الذى يدفع فى حالة التأمين على الاخطار العارضة (اى الاستثنائية) فى اثناء الرحلة ، كلخطار الحرب مثلا .

أما ما ذكره النص عن الاختلاف بين عقــد التأمين وأوراق النقــل وأهمها سند الشحن ، فهو اما أن يكون سكوتا عن بيان ورد فى سند الشحن أو كذبا يخالف حقيقة ما ورد فى السند الأخير من بيانات •

٢ ـ تعلق الواقعة ببيان جوهرى : يجب أن ينصب الســـــكوت أو الكذب على واقعة جوهرية يترتب عليها تغيير فكرة المؤمن عن حقيقة الخطر ، بحيث يعتقد أن الخطر محل التأمين أقل جسامة من الواقع • وتقدير ذلك من المسائل الواقعية التى يستقل بتقديرها قاضى الموضوع • اذ يترتب على السكوت أو الكذب عدم تناسب القسط الذى يتقاضاه المؤمن مع حقيقة الخطر المؤمن ضد نتائجه ، ولا شك أن هذا يضر بالمؤمن الذى يحسب مبلغ التأمين على أساس الاقســاط التى يتقاضاها من المستأمنين ، فلو علم بحقيقة الخطر قبــل التأمين لامتنع عن ابرامه أو لتقاضى قسطا أكبر • على أن السكوت أو الكذب الذى يؤدى الى بطلان التأمين ، يجب أن ينصب على بيان يجهله المؤمن [1] ، أو المفروض أنه لا يعلمه بحكم مهنته •

ومن أمثلة البيانات الجوهرية التى يجب على المستأمن الادلاء بها طبقا للحقيقة ، اسم السفينة ونوع الملاحة التى تقوم بهــا ، وطبيعة الأداة المسيرة لها وتاريخ بنائها وذلك فى حالة التأمين على السفينة • وبالنسبة للتأمين على البضاعة فان بعض البيانات السابقة يعتبر جوهريا فيما يتعلق بالسفينة الناقلة كبيان تاريخ بناء السفينة وحمولتها ، كما يجب أن تبين نوع البضاعة وقيمتها وحالتها • ولذلك حــكم بأن ذكر المستأمن فى عقد التأمين ، أن الشىء المؤمن عليه جديد لم يسبق استعماله

---

(١) محكمة السين التجارية فى ٢٤ فبراير ســنة ١٩٦٠. D.M.F. — ١٩٦٢ — ٤٤ •

على خلاف الواقع ، يعتبر اقرارا كاذبا يستوجب سقوط حقه فى تعويض التـأمين[1] .

٣ — لا يشترط سوء نية المستأمن ، أو ارتباط السكوت أو الكذب بالضرر : لم يتطلب المشرع أن يكون المستأمن سيء النية عند سكوته أو كذبه فى بيـان جوهرى ، فيجوز للمؤمن ابطال التـأمين ولو كان المستأمن حسن النية . وانما فرقت الفقرة الثالثة من المـادة ٣٠٠ من حيث الجزاء بين حالة سوء نية المستأمن وفى هذه الحالة يحق للمؤمن كامل القسط كتعويض عن السكوت أو الكذب ، وحالة حسن نية المستأمن حيث لا يحق للمؤمن الا نصف القسط .

ومن ناحية أخرى نصت المـادة ٣٠٠ صراحة على أن حق المؤمن فى ابطال عقد التأمين ، يبقى قائما ولو لم يكن للسكوت أو الكذب أى تأثير فى الضرر الذى يلحق الشيء المؤمن عليه .

٤٢٠ — طبيعة الالتزام بالادلاء ببيانات صحيحة : لايعتبر الالتزام بالادلاء ببيانات صحيحة عن الخطر مطلوبا فقط وقت التعاقد ، وانمـا يظل قائما خلال سريان التأمين . وقد نصت المادة ٣٠١ بحرى على الزام المستأمن بتبليغ المؤمن الحوادث اللاحقة للعقد والتى قد تعدل فكرة الخطر عند المؤمن ، فاذا أخل المستأمن بهذا الالتزام ، طبق عليه الجزاء المقرر فى المـادة ٣٠٠ ، بمعنى أن يحق للمؤمن ابطال العقد مع الاحتفاظ بكامل القسط فى حال سوء نية المستأمن ونصف القسط فى حالة حسن نيته .

٤٢١ — المحافظة على حقوق المؤمن : يلتزم المستأمن بالقيام بكل

---

(١) محكمة مارسيليا التجارية فى ١٧ ابريل سنة ١٩٥٩ D.M.F. — ١٩٦٠ — ١٠٥ .

ما من شأنه المحافظة على مصالح المؤمن وحقوقه ، ويترتب على هـذا الالتزام عدة التزامات فرعية هى :

١ ـ يلتزم المستأمن بأن يمتنع عن أى عمل من شأنه أن يؤدى الى زيادة المخاطر أو تغييرها خلال سريان التأمين ، وقد أوردت المواد من ٣٤٨ الى ٣٥١ تطبيقات لذلك فى حالة التغيير الاختيارى للرحلة أو الطريق أو السفينة وفى حالة شحن البضائع على سطح السفينة [1] • وقد رأينا أن المؤمن يجوز له أن يبطل التأمين أو يتحلل من الضـمان ، اذا أخل المستأمن بهذا الالتزام •

٢ ـ يلتزم المستأمن باخطار المؤمن بوقوع الحادث خلال ثلاثة أيام من علمه بالنبأ ، (المادة ١/٣٠٨) ، والمقصود من ذلك تمكين المؤمن من التحقق من طبيعة الخطر الذى وقع وتسوية الاضرار الناشئة عنه • ولذلك تقضى المادة ٣١٠ بأنه على متسلمى الاشياء المؤمن عليها ، أن يتصلوا بالمؤمن أو وكلائه المذكورين فى وثيقـة التأمين اذا وجدوا والا فعليهم الاتصال بالسلطة المحلية المختصة للكشف عن الخسائر البحرية والاشياء الهالكة أو التالفة ، والا سقط حقهم فى رفع الدعوى •

على أن وثائق التأمين البحرى تتضمن فى العادة شرطا يقضى بسقوط حق المستأمن فى طلب تعويض التأمين اذا تأخر عن اخطار المؤمن بالحادث فور علمه بوقوعه • ويجب أن يرد هذا الشرط فى وثيقة التأمين بشـكل ظاهر والا كان باطلا ، كما يبطل هذا الشرط اذا ثبت أن تأخير المستأمن فى الاخطار كان لعذر مقبول (المـادة ٧٥٠ مدنى) •

---

(١) انظر سابقا من رقم ٤٠٩ الى رقم ٤١٢ •

٣ — يلتزم المستأمن أيضا بتخفيف آثار الحادث ، وتنص الفقرة الثانية من المادة ٣٠٨ على هذا الالتزام بقولها على المستأمن أن يخفف بقدر المستطاع من تأثير الخطر وأن يتخذ كل التدابير الواقية وأن يشرف على أعمال انقاذ الاشياء المؤمن عليها أو يجرى هذه الاعمال وأن يحفظ كل حق فى رفع الدعوى على المسئولين عن الحادث من الغير ، وتطبيقا لذلك يلتزم المستأمن بأن يوجه التحفظ الكتابى الى الناقل عند تسلمه البضاعة أو خلال الميعاد المقرر قانونا متى كان بها تلف وفقا لما تنص عليه المادة ٢١٨ ، لأن المؤمن يحل محل المستأمن فى الرجوع على الناقل [١] .

وتنص المادة ٣٠٩ فى فقرتها الاولى على أنه لا يترتب على قيـــام المستأمن بأعمال انقاذ الاشياء المؤمن عليها أن يفقد حقه فى ترك الاشياء المؤمن عليها للمؤمن ، اذ لا يعد هذا تنازلا منه عن حق الترك . ومن حق المستأمن أن يســـترد من المؤمن كافة ما أنفقه من مصاريف تكبدها ، الا اذا أثبت المؤمن غش المستأمن .

ومن حق المؤمن أيضا وفقا لما تنص عليه الفقرة الثانية من المـــادة ٣٠٩ أن يقوم بنفسه باتخاذ التدابير الواقية أو النافعة دون أن يكون لأحد حق الاحتجاج عليه فى أنه أجرى عملا لا يقوم به الا مالك . اذ من مصلحة المؤمن أن يخفف بقدر الامكان من آثار الحادث حتى لا يتفاقم الضرر الذى يلتزم بتعويضه .

وتتضمن شروط وثيقة التأمين البحرى الانجليزى ، شرطا يعرف باســـم Sue and labour clause ويلتزم المســـتأمن بمقتضـــاه

---

(١) انظر ما تقدم رقم ٣١١ .

بتخفيف آثار الحادث ويكون من حقه مطالبة المؤمن بكل ما ينفقه من مصاريف فى سبيل المحافظة على حقوق الاخير . كما تنص الوثيقة المذكورة على أن القيام بأى اجراء من جانب المستأمن لانقاذ أو لحفظ الاشياء المؤمن عليها لا يعد تنازلا عن الترك ، كما أن قيام المؤمن باجراء من هذا النوع لا يعد قبولا للترك .

الفرع الرابع

تعويض التأمين

٤٢٢ — تمهيد : لما كان عقد التأمين من عقود التعويض ، فان المؤمن يلتزم بتعويض المستأمن عما يلحقه من ضرر من جراء تحقق أحد الاخطار التى يضمن المؤمن نتائجها . ويختلف تعويض التأمين عن مبلغ التأمين ، اذ بينما يجب أن يقتصر الاول على حدود الضرر الذى يلحق المستأمن ، فان مبلغ التأمين يمثل الحد الاقصى لالتزام المؤمن ، ولو قل عن قيمة الضرر الذى لحق المستأمن ، وذلك فى الحالة التى يتم فيها التأمين بأقل من قيمة الشىء وتطبق عندئذ قاعدة النسبية ، اذا لم يصل الضرر الى حد الهلاك الكلى للشىء المؤمن عليه[1] .

ونقسم هذا الفرع الى مبحثين نتكلم فى الاول عن الضرر الذى يمكن أن يلحق الشىء المؤمن عليه ونخصص الثانى لطريقة التعويض .

---

(١) أنظر ما تقدم رقم ٣٧٣ .

المبحث الأول

الضرر

٤٢٣ — أنواع الضرر : يتمثل الضرر الذى يلحق الشىء المؤمن عليه ، اما فى صورة خسائر مشتركة أو خسارة خاصة أو خسارة مصروفات [١] .

٤٢٤ — الخسارة المشتركة : يقصد بالخسارة المشتركة أو العمومية كما تسمى أحيانا ، التزام المستأمن بالمساهمة فى الخسائر المشتركة التى وقعت فى أثناء الرحلة ، بقصد تحقيق السلامة العامة للحمولة والسفينة . فاذا التزم المستأمن بنصيب فى الخسارة بسبب انقاذ ماله المؤمن عليه ، تحمل المؤمن النصيب الذى يلتزم به المستأمن لتعويض أصحاب البضائع التى ضحى بها الربان أو لتعويض المجهز عما يلحق السفينة من ضرر . وقد نصت المادة ٣٣٦ من التقنين البحرى على أن يتحمل المؤمنون غرامة الخسائر البحرية المشتركة بالنسبة الى القيمة التى أمنوا عليها بعد خصم مبلغ الخسائر البحرية الخاصة المترتبة عليهم عند الاقتضاء . أى انه اذا تحمل المؤمن تعويضا بسبب خسارة لحقت الشىء المؤمن عليه ثم تحمل هذا الشىء نصيبا من الخسارات المشتركة ، فان المؤمن يتحمل هـذا النصيب بعد خصم مبلغ التعويض الذى يدفع للمستأمن عن الخسارة الخاصة للشىء المؤمن عليه .

٤٢٥ — الخسارة الخاصة : يقصد بالخسارة الخاصة ، الخسارة التى تلحق الشىء المؤمن عليه نتيجة تحقق خطر يضمن نتائجه ، ولا تعتبر من قبيل الخسارة المشتركة [٢] .

---

(١) دروس الاستاذ هلتز مولر المشار اليها سابقا من ص ٤٣ الى ص ٤٨ .

(٢) ثروت عبد الرحيم رقم ٥٠ .

وتتمثل الخسارة الخاصة اما فى صورة هلاك أو تلف • والهلاك قد يكون كليا ، متى هلك الشىء المؤمن عليه تماما هلاكا فعليا ، أو هلاكا حتميا ، كاستيلاء الاعداء على السفينة أو البضاعة أو اصابة الشىء المؤمن عليه بتلف لا يمكن اصلاحه الا بنفقات تزيد على قيمة الشىء المؤمن عليه بعد اصلاحه • وقد يكون الهلاك جزئيا ، وذلك متى كان الشىء المؤمن عليه مكونا من عدة وحدات ، فهلك جزء منها هلاكا تاما •

كما قد تقع الخسارة الخاصة فى صورة تلف يلحق الشىء المؤمن عليه ، سواء كان تلفا ماديا لا يصل الى حد الهلاك ، أو تلفا معنويا يتمثل فى بخس قيمة الشىء بسبب الحادث البحرى ، بحيث يضطر المستأمن الى بيعه بأقل من قيمته الحقيقية • وقد نصت المادة ٣٣٧ بحرى على اعفاء المؤمن من الاضرار المتمثلة فى فروق الاسعار أو فى عوائق تعترض الصفقة التجارية للمستأمن أيا ما كان سبب ذلك •

وأخيرا قد تقع الخسارة الخاصة فى صورة تأخير وصول الاشياء المؤمن عليها الى المكان المقصود • والاصل أن المؤمن لا يضمن الاضرار المتمثلة فى تأخير وصول الاشـــياء المؤمن عليها • وقد نصت على ذلك صراحة المادة ٣٣٧ من التقنين البحرى ، الا أن المادة ٣٤١ تقضى بأنه يكون الضرر أو الهلاك المنصوص عليهما فى المادة السابقة (أى المـــادة ٣٤٠ الخاصة باستبعاد العيب الذاتى) على عاتق المؤمن اذا طرأ على السفر تأخير قهرى من جراء طارىء ضمنه المؤمن ، ما دامت الاضرار ناجمة عن التأخير نفسه • ومعنى ذلك أنه اذا كان المؤمن لا يضمن نتائج العيب الذاتى للشىء المؤمن عليه ، فانه اذا نشأ هذا العيب بسبب تأخير وصول البضاعة نتيجة تأخير الرحلة بقوة قاهرة أو سبب اضطرارى ، فان المؤمن يضمن هذا العيب متى كان سبب التأخير خطرا من الاخطار المضمونة ، وما دامت الاضرار التى لحقت البضاعة بسبب هذا التأخير •

٤٢٦ – خسارة المصروفات : يقصد بهـا كل مصاريف غير عادية ، تنفق بسبب خطر بحرى ، يضمن المؤمن نتائجه ، ولو لم يلحق الشيء خسارة مادية ، كما لو أنفقت هذه المصاريف لتفادى الضرر ، من ذلك مثلا مصاريف اصلاح السفينة ومصاريف رحلتها الى الميناء الذى يتم اصلاحها فيه [1] .

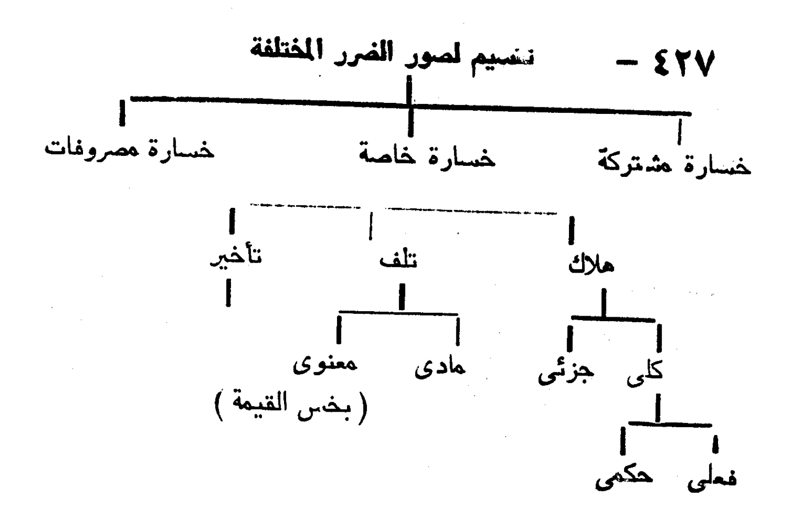
وتطبيقا لذلك تقضى المادة ٣٣٣ بأن المؤمن مسئول عن نفقـات التعويم ، ونفقات مساعدة السـفينة المتعرضة لخطر محقق ، ونفقات الانقاذ فى البحر ، ونفقات القطر عندما تساق السفينة الى ميناء بقصد ترميمها . على أن هذا الحكم لا يطبق على الجنوح أو التشحيط الذى يقع للسفينة على البر بسببحركة المد والجزر الطبيعية ولا على التشحيط الطارىء فى القنوات البحرية أو فى الانهـار فوق الاماكن التى يبلغها المد والجزر .

كما تقضى المادة ٣٣٤ بأنه اذا كانت نفقات الارساء الوقتى ، أى الاضطرارى ، للسفينة من الخسائر البحرية الخاصة (أى لا تعتبر من الخسائر المشتركة) فلا يكون غذاء البحارة وأجورهم على عاتق المؤمن . الا أنه اذا اقتيدت السفينة الى ميناء أفضل من ميناء الارساء الوقتى بقصد القيام فيه بترميمها على نفقة المؤمن ، كان غذاء البحارة وأجورهم ونفقات القطر على عاتق المؤمن . كمـا يطبق نفس الحكم اذا أقامت السفينة فى ميناء ارساء وقتى بقصد ترميمها على حساب المؤمن وفى انتظار قطع غيار ضرورية لاستكمال الرحلة .

---

(١) على جمال الدين رقم ١٨٧ .

٤٢٧ — تقسيم لصور الضرر المختلفة



٤٢٨ — تقدير الضرر : اذا كان الضرر فى صورة مصروفات ، فان مبلغ الضرر يحدد على أساس المبلغ الذى ينفقه المستأمن بعد خصم الحصة التى قد تستحق له عن الحادث الذى استوجب النفقات عند الاقتضاء (المادة ٣٥٤) ويكون التزام المؤمن بالمصاريف فى حدود مبلغ التأمين . وفى التأمين على السفينة لا يدخل فى تحديد الخسارة الا الثمن الثابت دفعه بمقتضى كشوف بتكاليف التبديل والترميم الذى يقر الخبراء ضرورة اجرائه لاعادة صلاحية السفينة للملاحة [1] . وللمؤمن أن يفرض تنفيذ التبديل والترميم عن طريق المناقصة العلنية أو المكتوبة ، فاذا أخل

---

(١) يخصم المؤمن عادة فى التأمين على السفينة من مصاريف الاصلاح ما تفيده السفينة من اصلاحها ، اى يخصم الفرق بين قيمة الجزء الجديد الذى تم تركيبه وقيمة الجزء القديم الذى تم تبديله من السفينة قبل وقوع الضرر ، حتى لا يكون التأمين وسيلة لاثراء المستأمن ، وقد نصت الفقرة الثانية من المادة ٣٥٨ بحرى على ذلك صراحة بقولها « يجب اخضاع التعويض لخصم التجديد ، ويحدد هذا الخصم فى وثائق التأمين » .

المستأمن بذلك خصم ٢٥٪ من مجموع مبلغ التبديل والترميم (المــادة ٣٥٥) • فاذا رأى المؤمن أن يتم تبديل الاجزاء التالفة من الســفينة أو ترميمها عن طريق المناقصة ، فانه يتحمل نفقات غذاء البحارة وأجورهم في الفترة بين اعداد كراسة شروط المناقصة وتاريخ المناقصة ذاتها على ألا تزيد هذه الفترة على ثلاثة أيام ، كما يقف التزام المستأمن بدفع أقساط التأمين خلال هذه الفترة (المــادة ٣٥٦) •

ولا يجوز للربان أن يقوم بترميم السفينة فى ميناء الارساء الوقتى متى رأى الخبراء أن من الممكن تأجيل انفاق هذه المصاريف الى وقت أكثر ملاءمة • وعلى الربان أن يستشير ممثل المؤمن اذا وجد أو القنصل الليبى أو من يقوم مقامه قبــل اجراء هذه الاصلاحات • واذا كانت هــذه الاصلاحات متعــذرة أو باهظة التكاليف فلا يجوز أن يقــوم الربان الا بالاصلاحات الضرورية • ومن حق المؤمن دائما أن يرسل السفينة الى خير ميناء يمكن فيه اجراء الاصلاحات باقتصاد فى النفقات (م ٣٥٧)•

وبالنسبة لهلاك السفينة كلية فان الضرر يقدر على أساس قيمــة السفينة (المادة ٣٥٤) ، وتقضى المادة ٣٥٨ فى فقرتها الاولى بأن يخصم قيمة الحطام من مبلغ التعويض ، والمقصود من ذلك ألا يصبح المستأمن بعد وقوع الكارثة فى وضع أفضل من وضعه قبل تحقيقها •

أما بالنسبة لتلف البضاعة فقد نصت المــادة ٣٥٩ على أن يجرى تحديد الخسارة اللاحق بالبضاعة تحديدا نسبيا على أساس تقدير قيمة البضاعة بعد تعرضها للخسارة على القيمة التى كانت لها فى الميناء المقصود ان هى وصلت سالمة وبتطبيق قدر انخفاض القيمة الحاصل من ذلك على قيمتها المؤمن عليها • ويدخل فى تقدير قيمة البضاعة النفقــات المفروضة عليها كمصاريف الشحن والتفريغ وكذلك الرسوم الجمركية •



ولتوضيح المسألة نضرب المثال الآتى : اذا كانت قيمة البضاعة سالمة فى ميناء القيام ٩٠ جنيها ، وقيمتها فى ميناء الوصول ١٠٠ جنيها ، وكان مبلغ التأمين ٨٠ جنيها • وتبين عند وصول البضاعة وجود تلف بها ، فان مقدار التلف لن يمكن تقديره الا على أساس الفرق بين قيمة البضاعة سالمة وقيمتها تالفة فى ميناء الوصول • ولنفرض أن قيمة البضاعة تالفة فى ميناء الوصول ٦٠ جنيها ، فلا يمكن القول أن مقدار التلف ، يساوى الفرق بين قيمة البضاعة سالمة فى ميناء القيام (٩٠ جنيه) وقيمتها تالفة فى ميناء الوصول أى ٣٠ جنيه ، لان تقدير البضاعة تالفة تم على أساس قيمتها بهذا الوصف فى ميناء الوصول أى عند اكتشاف التلف ، وعلى ذلك يجب أن يحسب مقدار التلف على أساس الفرق بين قيمة البضاعة سالمة فى ميناء الوصول (١٠٠ جنيه) وقيمتها تالفة فى نفس الميناء (٦٠ جنيه) فيكون مقدار الخسارة ٤٠ جنيها ، وبتطبيق قاعدة النسبية يتبين أن نسبة التلف هى $\frac{٤٠}{١٠٠} \times$ ٨٠ (مبلغ التأمين) فيكون التعويض المستحق ٣٢ جنيها •

٤٢٩ — المسموحات [1] : رأينا كيف يتم تقدير الضرر الذى يلتزم المؤمن بتعويضه ، والاصل أن المؤمن يلتزم بدفع التعويض كاملا الى المستأمن ، الا أن القانون يقرر فى المادة ٣٦٠ بحرى ، أنه يجوز أن يشترط فى وثائق التأمين ، اعفاءات تحصر آثار التأمين • ويجوز أن تحدد هذه الاعفاءات اختياريا فى الوثائق • ويمنع هذا الاشتراط كل تعويض اذا لم يجاوز الضرر اللاحق بالمستأمن القدر المشترط • ويفهم من هذا النص أن القانون يجيز لطرفى التأمين أن يتفقا على التسامح فى الخسارة التى تلحق الشىء المؤمن عليه ولا تزيد عن نسبة معينة تحددها وثيقة التأمين ،

---

(١) انظر فى تفصيل الموضوع رسالة الدكتور ثروت عبد الرحيم المشار اليها آنفا ص ٩٤ وما يليها •

وتسمى هذه النسبة بالمسموح franchise ، فاذا لم يصل تعويض التأمين الى مقدار المسموح ، فلا يلتزم المؤمن بدفعه ، أما اذا جاوز التعويض هذا القدر ، فان المادة ٣٦٠ تقضى بأن يخصم مقدار المسموح من التعويض ، وأهم صور المسموحات الاتفاقية ، الشرط الذى يرد فى وثيقة اللويدز ونقلته عنها وثيقة التأمين البحرى الليبية والذى يعرف بشرط الملحوظة Memorandum clause وبمقتضى هذا الشرط تقسم الاشياء المؤمن عليها الى ثلاث طوائف :

(ا) أنواع معينة من البضائع لا يضمن المؤمن ما يحدث لها الا اذا كان من قبيل الخسارة المشتركة أو الخسارة الخاصة عند تحقق صورة وحيدة من الخطر هى جنوح السفينة .

(ب) أنواع أخرى من البضائع لا يضمن المؤمن ما يحدث لها من خسارة اذا بلغت أقل من ٥٪ .

(جـ) أما بقية البضائع الاخرى والسفينة وأجرة النقل فلا يضمن المؤمن ما يحدث لها من خسارة أقل من ٣٪ الا اذا كانت الخسارة مشتركة أو كانت نتيجة جنوح السفينة [١] .

ويلاحظ ما تقضى به المادة ٣٦١ من أنه لا تؤثر الاعفاءات فيما يحصل من سيلان ونقصان أثناء السفر ما دامت فى حدود ما تقره العادات والعرف ، أى لا يدخل فى حساب المسموحات ما يعرف بعجز الطريق .

---

(١) هذه الطوائف هى على التوالى (أ) الغلال والحبوب والاسماك والملح والفواكه والدقيق والبذور . (ب) السكر والتبغ والقنب والكتان والجلود الخام بانواعها . (جـ) غير ذلك من البضائع والسفينة وأجرة النقل . والهدف من هذه المسموحات منع المطالبات التافهة التى لا تبلغ نسبة معينة من قيمة الشىء المؤمن عليه .

المبحث الثانى

طريقة التعويض

٤٣٠ – تمهيد : يطالب المستأمن أو صاحب المصلحة فى التأمين بصفة عامة ، المؤمن بالتعويض ولصاحب المصلحة وسيلتان للحصول على تعويض التأمين ، الاولى هى رفع دعوى الخسارة وهى الطريق العادى للمطالبة بالتعويض ، والثانية وهى طريق استثنائى يعرفه القانون البحرى تتم باعلان المستأمن ترك الاشياء المؤمن عليها للمؤمن مقابل الحصول على التعويض بالكامل ، وتقتصر هذه الوسيلة على حالات تقع فيها أخطار بالغة الجسامة (المادة ٣٥٢) • وندرس فى مطلبين دعوى الخسارة ثم الترك •

المطلب الاول

دعوى الخسارة

٤٣١ – الاختصاص القضائى : تقضى المادة ٢٩٩ من التقنين البحرى بأنه لا يجوز استدعاء المؤمنين الا أمام محكمة مكان توقيع العقد. فاذا وقع العقد وكيل عن المؤمن ، فيجوز للمستأمن أن يرفع الدعوى أمام محكمة موطن المؤمن • واذا تم التأمين لدى أكثر من مؤمن ، فللمستأمن أن يرفع الدعوى أمام محكمة المكان الذى وقع فيه المؤمن على أكثر من نصف قيمة التأمين ، بحيث يستدعى باقى المؤمنين أمام هذه المحكمة •

٤٣٢ – متى ترفع دعوى الخسارة ؟ رأينا أن دعوى الخسارة هى الطريق الاصلى للحصول على تعويض التأمين ، وأن الترك لا يتم الا فى أحوال محددة على سبيل الحصر كما سنرى • وقد نصت المادة ٣٥٣ على أن يعتبر من الخسائر البحرية ، ما يقع من ضرر أو هلاك لا يجيز الترك •

وعلى ذلك ترفع دعوى الخسارة فى جميع الاحوال التى لا يجوز فيهـا الترك ، أو فى الاحوال التى يجيز فيها القانون الترك ، متى رأى المستأمن أن يطالب بالتعويض عن طريق دعوى الخسارة .

٤٣٣ — دفع التعويض : يلتزم المؤمن بأن يدفع تعويض التأمين المستحق بسبب الحادث بعد ثلاثين يوما من تسليم جميع الأوراق المثبتة لوقوع الحادث ولحق المستأمن فى تعويض التأمين وكل ما لدى المستأمن من مستندات فى هذا الشأن .

فاذا رفض المؤمن دفع التعويض بالمطالبة الودية ، كان للمستأمن أن يرفع دعوى الخسارة وعليه اثبات تعرض الشىء المؤمن عليه للخطر المؤمن ضـد نتائجه وعندئذ يفترض وقوع الخـطر فى الزمان والمكان المحددين فى عقد التأمين ، وللمؤمن أن يثبت العكس . ويتم اثبات تعرض الشىء المؤمن عليه للخطر فى تأمين البضاعة بتقديم المستأمن للاوراق المثبتة لشحن البضاعة والمستندات التى تثبت هلاكها كالتقرير البحرى الذى يقدمه الربان ودفتر يومية السفينة [1] .

أما المؤمن فانه يجوز له أن يقدم الدليل على وقائع تخالف الوقائع المدونة فى أوراق الاثبات ، على أن السماح للمؤمن باقامة الدليل العكسى، لا يمنع من الحكم عليه بدفع تعويض التأمين مؤقتا بشرط أن يقـدم المستأمن كفيلا . ويسقط تعهد الكفيل بمضى سنتين (المادة ٣٦٣) .

٤٣٤ — سقوط الحق فى دعوى التعويض : يلتزم المستأمن لكى يحتفظ بحقه فى رفع دعوى تعويض التأمين أن يخطر المؤمن أو وكيله أو السلطة المحلية بالكشف عن الخسائر البحرية والاشياء التى لحقتها

---

(١) مصطفى طه اصول رقم ١١٧٧ .

الاضرار على أن يتم اجراء هذه الكشوف خلال ثمانية أيام من اليوم الذى يضع فيه الناقل البضاعة تحت تصرف المستأمن أو من يمثله ، على أن لا تجاوز هذه المهلة ثلاثين يوما ابتداء من تاريخ وصول البضاعة الى المكان المقصود ، والا ترتب على ذلك سقوط حق المستأمن فى رفع دعوى التعويض • ولكن لا تسرى مهلة الثلاثين يوما على متسلم البضاعة الذى يثبت أنه كان يجهل وصول البضاعة الى المكان المقصود (المادة ٣١٠)•

٤٣٥ — حلول المؤمن فى دعاوى المستأمن : لا يجوز للمؤمن أن يمتنع عن دفع تعويض التأمين الى المستأمن بحجة أن فى وسع الاخير الرجوع على المتسبب فى الضرر كناقل البضاعة مثلا ، لان المستأمن لا يلتزم بالرجوع على فاعل الضرر [1] •

أما اذا دفع المؤمن مبلغ التعويض الى المستأمن ، فان المادة ٣٦٤ من التقنين البحرى تقضى بأن للمؤمن أن يمارس حقوق المستأمن قبل الغير المسئول عن الضرر وأن يحل محله فى دعاواه • وعلى ذلك لا يجوز للمستأمن بعد الحصول على تعويض التأمين أن يطالب فاعل الضرر بالتعويض •

الا أنه يشترط لحلول المؤمن محل المستأمن فى دعواه قبل الغير المسئول عن الضرر أن يكون المؤمن قد دفع مبلغ التعويض الى المستأمن، والا كانت دعوى المؤمن قبل الغير غير مقبولة [2] •

٤٣٦ — تقادم الدعوى : تقضى المادة ٣٨٣ بأن تسقط بالتقادم بمضى سنتين من تاريخ استحقاق الدين كل الدعاوى المتفرعة عن عقد التأمين عدا الدعاوى التى يقرر لها القانون مهلة أقصر ، ما لم يثبت المدعى أنه كان يستحيل عليه رفع الدعوى • وتعتبر هذه المدة من مدد

---

(١) [illegible] على جمال الدين جـ ٢ رقم ٢٠٦ •
(٢) استئناف الجزائر فى ١٦ فبراير سنة ١٩٦٢ D.M.F. — ١٩٦٣ — ١٩٤٩ •

التقادم فتخضع لاسباب الوقف والانقطاع المقررة فى القواعد العامة .
وعلى ذلك تتقادم دعوى تعويض التأمين بمضى سنتين من تاريخ استحقاق هـذا التعويض .

المطلب الثانى

التـــرك

٤٣٧ — تقديم : اذا كانت دعوى الخسارة هى الطريق العـادى للحصول على تعويض التأمين ، فان المشرع أجاز فى أحوال تقع فيهـا أخطار بالغة الجسامة ، طريقة أخرى هى الترك ، حيث يتخلى المستأمن عن الشىء المؤمن عليه للمؤمن مقابل الحصـول على مبلغ التأمين بأكمله . ولا يجوز اللجوء الى هذه الطريقة الا فى الاحوال التى نص عليها القانون صراحة .

ويرجع نظام الترك الى العادات البحرية التى كانت سـائدة فى القرون الوسطى اذ كان يجوز للمستأمن اذا انقطعت أخبار السفينة أن يحصل على مبلغ التأمين بأكمله من المؤمن مقابل التخلى عن السفينة ، بحيث اذا ظهرت بعد ذلك كانت ملكا للمؤمن ثم انتقل هذا النظام الى الامر الملكى الفرنسى الصادر سنة ١٦٨١ ومنه الى التقنين التجـارى الفرنسى . كمـا أخذ القانون الانجليزى بهـذا النظام ويطلق عليه abandonment [1] . وقد نظـم التقنين البـحرى الليبى أحكام الترك فى المواد من ٣٦٥ الى ٣٨٢ .

---

(١) يطلق عليه القانون الفرنسى délaissement تمييزا لـه عن الترك abandon الذى يقع من مالك السفينة كوسيلة لتحديد مسئوليته .

٤٣٨ — حالات الترك :تنص المـــادة ٣٦٥ من التقنين البحرى على أنه يحق للمستأمن فى الحالات التالية أن يطالب بدفع كامل التعويض اذا هو نزل عن الحقوق التى يملكها فى الشىء المؤمن عليه الى المؤمن • ثم بينت المادة ٣٦٦ حالات ترك السفينة ونصت المادة ٣٧١ على حالات ترك البضائع ، كما بينت المادة ٣٧٣ حالات ترك الاجرة • ونعرض لذلك فيـــما يلى :

٤٣٩ — حالات ترك السفينة : قضت المـــادة ٣٦٦ بأنه لا يجوز ترك السفينة المؤمن عليها الا فى الحالات التالية :

١ — انقطاع الأخبار ، وقد بينت المـــادة ٣٦٧ المدة التى اذا انقطعت فيها أخبار السفينة يجوز للمستأمن أن يتركها للمؤمن وذلك بقولها • يجيز انقطاع الاخبار لمدة تتعدى أربعة أشهر ترك السفن الميكانيكية كافة • وبعد ستة أشهر يجيز ترك السفن الشراعية جميعها غير التى تعبر رأس هورن والرجاء الصالح وبعد ثمانية أشهر يجيز ترك هـــذه السفن الاخيرة • وتسرى المهل من تاريخ تسلم آخر أخبار السفينة • واذا كان التأمين معقودا لزمن معين ، وكان الخطر ساريا فى تاريخ ارسال آخر الاخبار ، افترض وقوع الهلاك وقت التأمين (المادة ٣٦٨) •

٢ — الاختفاء والهلاك والاتلاف الكلى ، ويقصد بذلك غرق السفينة سواء تركت أثرا وراء اختفائها أو لم يظهر لها أى أثر ، أو اذا جنحت السفينة مثلا مع كسرها بحيث تتلف كلية •

٣ — عدم صلاحية السفينة للملاحة بسبب حادث بحرى قاهر بشرط أن يكون هذا الحادث بسبب خطر من الاخطار التى يضمن المؤمن نتائجها •

وتعد السفينة غير صالحة للملاحة اذا كان مجموع [illegible] الترميم الذى تقتضيه الخسائر الناتجة عن طارىء بحرى يفوق ثلاثة أرباع القيمة المقبولة بها أى القيمة التى تضمنها عقد التأمين للسفينة (المادة ٣٦٩) .

كما تعد السفينة غير صالحة للملاحة أيضا ، اذا اضطرت للتوقف بسبب افتقارها الى وسائل الترميم المادية ، ويجوز أن تترك فى هـذه الحالة للمؤمن ، بشرط أن يثبت عجزها عن السـفر حتى بعد تخفيف حمولتها أو قطرها الى ميناء آخر تتوافر فيه الوسائل الضرورية وبشرط أن يثبت أيضا أن المجهز لم يكن فى استطاعته أن يوصل الى مكان ارساء السفينة قطع الغيار الضرورية . أما اذا اضطرت السفينة الى التوقف بسبب افتقارها الى المال اللازم لمواجهة نفقات الترميم وغيرها ، فلايجوز اعتبارها غير صالحة للملاحة ، ومن ثم لا يجوز تركها للمؤمن (المـادة ٣٧٠) . وعلى ذلك تعتبر السفينة غير صالحة للملاحة اذا توقفت عن السفر بسبب خلل طارىء فيها ولم تتوافر لها الوسائل الكافية لاصلاحها فى المكان الذى توقفت فيه ولا تستطيع أن تواصل السفر ولو بعد قطرها الى أقرب ميناء تتوافر فيه امكانيات اصلاحها ولم يكن فى مكنة المجهز أن يرسل اليها فى مكان توقفها القطع اللازمة لاصلاحها ، أما اذا كانت مشكلة السفينة هى مجرد العجز عن مواجهة نفقات الاصلاح عند تعطلها فلا [illegible] غير صالحة للملاحة .

٤ — ضبط السفينة أو توقيفها بأمر السلطة ، اذا كان التأمين يشمل أخطار الحرب . أى يجوز الترك اذا استولى العدو على السفينة أو صدر أمر من حكومة معينة بتوقيفها سواء صدر الامر من حكومة أجنبية أو من الحكومة الليبية . لأن السفينة تعتبر فى حكم الهالكة فى هذه الاحوال . ومن البدهى أن الترك لا يجوز اذا كانت أخطار الحرب غير مغطاة .

٤٤٠ - حالات ترك البضائع : تقضى المادة ٣٧١ بأنه لا يجوز ترك البضائع المؤمن عليها الا فى الحالات التالية بشرط أن يكون فى الامر خطر يشمله التأمين •

١ - انقطاع الاخبار بانقضاء المهل المقررة فى المادة ٣٦٧ • وقد سبق أن عرضنا لهذه الحالة فى البند السابق •

٢ - فى حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة بسبب طارىء بحرى اذا تعذر نقل البضائع بعد انقضاء مهلة معينة وما دام شحنها على متن سفينة أخرى لم يبتدىء فى هذه المهلة • وتحدد المهلة المشار اليها بأربعة أشهر اذا وقع الحادث على شواطىء أوربا أو جزرها أو على ساحل آسيا وأفريقيا المتاخم للبحر الابيض أو على ساحل آسيا المتاخم للبحر الاسود أو على شواطىء المحيط الأطلسى أو جزره فى خارج أوربا ، وستة أشهر اذا وقع الحادث فى سائر الشواطىء والجزر الأخرى • ويبدأ حساب هذه المهلة من يوم ابلاغ المستأمن الى المؤمن حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة • وتمدد المهلة اذا وقع الحادث فى مكان تعطلت فيه الملاحة بسبب الجليد أو بسبب القوة القاهرة على أن تكون فترة الامتداد هى نفس فترة تعطل الملاحة فى هذا المكان •

واذا أعلن عدم صلاحية السفينة للملاحة ، بقيت أخطار التأمين على البضائع على عاتق المؤمن حتى تصل الى المكان المقصود ، ويتحمل المؤمن علاوة على ذلك نفقات تفريغ هذه البضائع واعادة شحنها كما يتحمل الزيادة فى الاجرة الناتجة عن اعادة نقلها وجميع نفقات الانقاذ المتعلقة بها (المادة ٣٧٢) •

٣ - اذا بيعت البضائع فى أثناء الرحلة بسبب ما لحقها من أضرار مادية متى كان المؤمن يضمن هذه الاضرار •

٤ — اذا بلغ هلاك البضائع أو التلف المادى الذى لحق بها ثلاثة أرباع القيمة المؤمن عليها على الاقل ، دون أن يدخل فى ذلك سائر النفقات الاخرى التى تتحملها البضائع .

٥ — اذا ضبطت السفينة أو أسرت أو أكرهت على الوقوف بأمر من السلطة أو اذا اغتصبها القرصان ، وذلك متى كان التأمين يشـــمل أخطار الحرب .

٤٤١ — حالات ترك الاجرة : فى حالة التأمين على أجرة السفينة ، فانه لا يجوز ترك هذه الاجرة للمؤمن الا فى الحالات التى نصت عليها المـــادة ٣٧٣ وهى :

١ — هلاك هذه الاجرة هلاكا كليا بطارىء بحرى .

٢ — اذا انقطعت الاخبار بعد انقضاء المهل المحددة فى المادة ٣٦٧ .

٣ — اذا ضبطت السفينة فى حال شمول التأمين لاخطار الحرب .

٤٤٢ — اجراءات الترك : لم ينص القانون على شكل معين لابداء الرغبة فى الترك ، فيمكن أن يقع شفويا ، وقد نصت المادة ٦٢ من قانون التأمين البحرى الانجليزى ، صراحة على ذلك .

ويجب على المستأمن كما ذكرنا آنفا أن يقوم بانقاذ الاشياء المؤمن عليها ، ولا يعد هذا العمل تنازلا منه عن الترك (المادة ٣٠٩) [1] . على أن المستأمن المتخلف عن الانقاذ لا يفقد حقه فى الترك وان التزم بتعويض المؤمن [2] .

---

(١) انظر ما تقدم رقم ٤١٩ .
(٢) على جمال الدين ج ٢ رقم ٢٣٠ .

وفى حالة اعادة التأمين ، يلتزم المؤمن الأصلى أن يخطر المؤمن المعيد بالترك الذى يعلنه المستأمن الاصلى ، خلال شهر من تاريخ هذا الاعلان (المـادة ٣٧٥) •

ومتى أبدى المستأمن رغبته فى الترك ، فاما أن يقبل المؤمن طلب المستأمن أو يرفضه ، وفى الحالة الاخيرة يكون للمستأمن أن يرفع دعوى الترك فى ميعاد حددته المادة ٣٧٤ من التقنين البحرى ، اذ تقضى هذه المادة بأن يسقط بالتقادم حق كل دعوى بسبب الترك اذا لم يمارس فى مهلة ستة أشهر تبتدىء من يوم تسلم الخبر ، فى حال الترك بسبب هلاك كلى أو بسبب الضبط أو التوقيف بأمر من السلطة • ومن يوم انقضاء المهل المحددة فى المادة ٣٦٧ فى حال الترك بسبب انقطاع الاخبار • ومن يوم انقضاء المهل المحددة فى المادة ٣٧١ فى حال ترك البضائع بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة • ومن اليوم الذى يتمكن فيه المستأمن من التمسك بحقه فى الترك فى سائر الحالات الاخرى التى تجيز الترك •

٤٤٣ – آثار الترك : يترتب على الترك بعد قبول المؤمن له أو صدور حكم نهائى به أنه لا يجوز للمستأمن الرجوع فيه وطلب تسوية التعويض، بطريق دعوى الخسارة • كما لا يجوز للمؤمن الامتناع عن دفع التعويض كاملا • وقد نصت المادة ٣٧٩ بحرى على أن انتقال الملكية الناتج عن الترك يعتبر نهائيا غير قابل للرجوع ولا يجوز أن يؤثر فيه أى حادث لاحق مثل عودة السفينة الى الميناء •

ويلتزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين كاملا الى المستأمن فى الميعاد المحدد فى وثيقة التأمين ، فاذا لم يحدد هذا الميعاد ، كان المؤمن ملزما بالدفع خلال ثلاثة أشهر من اعلانه بالترك (المـادة ٣٨٢) •

ويلتزم المستأمن عند اعلان الترك بأن يصرح للمؤمن بجميع عقود التأمين والقروض الجزافية البحرية المعقودة ، وتعلق مهلة دفع مبلغ

التأمين حتى يتم هذا التصريح وان كان ذلك لا يؤدى الى امتداد المهل المحددة لاقامة دعوى الترك والمنصوص عليها فى المادة ٣٧٤ . ويحرم المستأمن من مزايا التأمين اذا تعمد الادلاء بتصريح كاذب (المادة ٣٧٦) .

وفى حالة ترك السفينة فانه يجوز للمستأمن اعلان الترك ولو تم انقاذ السفينة بعد غرقها أو جنوحها (المادة ٣٨٠) . وانما لا يشمل الترك فى حالة التأمين على السفينة أجرتها المنقذة ولا الحقوق الناتجة عن الرحلة البحرية ، أما الحقوق المتعلقة بالاشياء المؤمن عليها فانها تدخل فى ترك هذه الاشياء للمؤمن (المـادة ٣٧٧) .

واذا أعلن المستأمن ترك الاشياء المؤمن عليها ، فان الترك يجب أن يكون شاملا لكل هذه الاشياء كما يجب أن يكون حاملا ، فلا يجوز اذن أن يكون الترك جزئيا ولا مقيدا بشرط (المـادة ٣٧٨) .

وتنتقل ملكية الاشياء المؤمن عليها الى المؤمن اذا قبـل الترك أو صدر حكم نهائى بصحته ، على أن يعتبر المؤمن مالكا لهذه الاشياء ابتداء من تاريخ وقوع الكارثة (المـادة ٣٨١) .

الباب الثالث

العقود البحرية المكملة

٤٤٤ — تمهيد وتقسيم : يقصد بالعقود المكملة ، العقود التى لا تتعلق مباشرة بملاحة بحرية رئيسية وانما تتصل بملاحة مساعدة أو مكملة لمعاونة السفينة على أداء غرضها الاساسى ، كالارشاد والقطر البحرى • وسيكون هذان العقدان محل دراستنا فى فصلين على التوالى •

الفصل الأول

عقد الإرشاد

٤٤٥ — تعريف : عندما تزمع سفينة من السفن دخول أحد الموانىء أو الخروج منه ، فان الربان قد لا يكون على علم بطبيعة الملاحة فى مدخل هذا الميناء ، ولذلك يستعين عادة بشخص له معرفة بمسالك الميناء وما قد يكون فى ممراته الملاحية من عوائق حتى تتفادى السفن الحوادث التى قد تقع نتيجة جهل ربابنتها بهذه الامور .

ويسمى الشخص الذى يستعين به الربان فى هذه المهمة « المرشد Pilot » كما يطلق على العقد الذى يبرم بين الربان والمرشد « عقد الارشاد » ويلتزم المرشد بمقتضاه بتوجيه الربان فى قيادة السفينة عند دخولها أو خروجها من ميناء من الموانىء مقابل أجر أو رسم معين تلتزم به السفينة ، ويقرر القانون أو اللوائح عادة مقدار الاجر أو الرسوم [1] .

٤٤٦ — **الارشاد فى الموانىء الليبية** : يحكم الارشاد فى موانىء الجمهورية العربية الليبية عدة تشريعات وقرارات صدرت منذ فترة ، ولا يزال معمولا بها حتى الآن ، برغم أنها أصبحت لا تتلاءم مع الاهمية التجارية للموانىء الليبية . الا أن الحكومة الليبية قد أعدت مشروعا

---

(١) يتم العقد بطلب الربان للمرشد وذلك برفع اشارة خاصة على السفينة ، وينعقد العقد بتلبية المرشد لطلب الربان ، ولكن العقد يتم مباشرة فى ليبيا بين سلطة الميناء والربان نيابة عن المجهز .

بقانون يتعلق بالرقابة على الموانىء وردت فيه بعض نصوص خاصة بالارشاد ، ونحن ننتظر من هذا المشروع الكثير ، حتى يكون هناك قانون موحد لجميع الموانىء الليبية بحيث تسرى عليها نفس الاحكام •

ويحكم الارشاد فى ميناء بنغازى المنشور رقم ١٢٩ (١) الصادر فى برقة بتاريخ ٢٢ مايو سنة ١٩٤٦ ، وكذلك قانون رقابة الموانىء الصادر فى برقة سنة ١٩٥١ وهو القانون رقم ١٩ لسنة ١٩٥١ • أما ميناء طرابلس فان الارشاد فيه يحكمه الاعلان رقم ٧٠ (١) الصادر فى ٩ يونيو سنة ١٩٤٤ •

وفى ١٢ ديسمبر سنة ١٩٦٢ صدر قرار من مجلس الوزراء بتعيين الموانىء الكبرى فى ليبيا على النحو الآتى ١ — ميناء زواره ، ٢ — ميناء طرابلس ، ٣ — ميناء الخمس ، ٤ — ميناء قصر أحمد (مصراته) ، ٥ — ميناء سرت ، ٦ — ميناء سدره ، ٧ — ميناء البريقة ، ٨ — ميناء بنغازى ، ٩ — ميناء سوسة ، ١٠ — ميناء درنة ، ١١ — ميناء طبرق ، ١٢ — ميناء البردى • وفى ١٦ ديسمبر سنة ١٩٦٤ صدر قرار آخر من مجلس الوزراء باضافة ميناء راس لانوف الى الموانىء الكبرى • وبتاريخ ٦ سبتمبر سنة ١٩٦٦ صدر قرار من وزير المواصلات بسريان تعريفة رسوم الموانىء المعمول بها فى البلاد على جميع الموانىء الليبية بما فى ذلك موانىء البريقة وسدرة وراس لانوف والحريقة ، وعلى أن تستثنى الناقلات التى تحمل الزيت الخام الليبى من عوائد الرصيف والشحن فقط دون رسوم الارشاد •

٤٤٧ — طبيعة الارشاد فى موانىء طرابلس وبنغازى وطبرق : يعتبر الارشاد أجباريا فى الدخول الى ميناء طرابلس أو الخروج منه ، بالنسبة لجميع السفن التى تدار آليا (البواخر) والتى تزيد حمولتها المسجلة على ١٠٠ طن صافى ، وكافة السفن الشراعية التى تزيد حمولتها

المسجلة على ٢٠٠ طن صافى ، وقد نصت على ذلك المادة الرابعة من الاعلان رقم ٧٠ (١) لسنة ١٩٤٤ .

كما نصت المادة السادسة من المنشور رقم ١٢٩ (١) من تشريعات برقة الصادر فى ٢٤ مايو سنة ١٩٤٦ على أن الارشاد فى مينائى بنغازى وطبرق يعتبر اجباريا بالنسبة لجميع السفن التى تسير بمحرك وتزيد حمولتها المسجلة الصافية على ١٠٠ طن سواء بالنسبة للدخول الى هذين الميناءين أو الخروج منهما .

كما ينص القانون رقم ١٩ لسنة ١٩٥١ الصادر فى برقة على حكم مماثل فى ملحوظة وردت فى الجزء الثانى منه وتقضى بأن « فى بنغازى كل السفن التى تزيد حمولتها على ١٠٠ طن صافى مسجل يجب أن يرافقها رفاس عند دخولها الى الميناء وعند خروجها منها » والمقصود بالرفاس هنا ، مركب الارشاد . وقد نص الامر الصادر فى طرابلس ، والمنشور الصادر فى برقة على عقوبات تتراوح بين الحبس والغرامة على كل من يخالف أحكام الارشاد الاجبارى .

٤٤٨ — السفن المعفاة من الارشاد : تقضى المادة السادسة من الاعلان رقم ٧٠ (١) الصادر فى طرابلس سنة ١٩٤٤ والمادة الثامنة من المنشور رقم ١٢٩ (٢) من تشريعات برقة الصادر سنة ١٩٤٦ بأن تعفى السفن الآتية من جميع رسوم الميناء ، بما فى ذلك طبعا رسوم الارشاد :

(ا) السفن الحربية أو السفن الاخرى التابعة لبحرية أى دولة حليفة .

(ب) السفن الحكومية .

(جـ) سفن المستشفيات .

(د) السفن التى تكون فى حالة خطر وتلجأ للميناء .

٤٤٩ — الجهة القائمة على الارشاد : تتولى عملية الارشاد فى الموانىء الليبية سلطات كل ميناء ، فلا توجد هيئات خاصة بالمرشدين • وعلى ذلك يعتبر المرشد من موظفى الميناء ويتبع ادارة الموانىء والمنائر • ويتقاضى مرتبا ثابتا عن عمله • ولذلك فان المرشد يعتبر من الموظفين العموميين فى القانون الليبى [1] • وتضاف رسوم الارشاد لصالح الخزانة العامة [2] •

٤٥٠ — رسوم الارشاد : حدد الاعلان الصادر فى طرابلس سنة ١٩٤٦ والمنشور الصادر فى برقة سنة ١٩٤٦ رسوم الارشاد التى يلتزم بدفعها ربان كل سفينة تدخل فى موانىء طرابلس وبنغازى وطبرق أو تخرج منها ولا زالت التعريفة الخاصة بهذه الرسوم سارية حتى الآن • وقد تضمن القانون رقم ١٩ لسنة ١٩٥١ الخاص برقابة الموانىء نصوصا تعدل من أحكام المنشور رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٦ وأهم هذه التعديلات •

أولا : أنه تزاد الرسوم بنسبة ٥٠٪ من أجل ارشاد السفن أو تنقلاتها ، اذا جرت هذه قبل الثامنة أو بعد الساعة السابعة عشر أو فى أيام الجمعة أو فى العطلات الرسمية • الا أنه لايجوز فرض رسم يتجاوز الحد الاعلى (عشرون جنيها) عن كل حركة انتقال للدخول أو الخروج من المينـــاء •

---

(١) وعلى العكس من ذلك فان الارشاد فى الجمهورية العربية المتحدة يتم عن طريق هيئة خاصة تسمى هيئة الارشاد فى ميناء الاسكندرية طبقا لاحكام القانون رقم [illegible] لسنة ١٩٦٥ ومن المقرر فى القانون المصرى أن المرشد لا يعتبر موظفا عاما كما لا تعتبر هيئة الارشاد مؤسسة عامة . أنظر فى هذا المعنى نقض مصرى بتاريخ ١٣ ديسمبر سنة ١٩٦٣ مجموعة النقض السنة ١٤ ص ١٠٣٩ •

(٢) تلقينا هذه المعلومات الواردة فى البند ٤٤٧ من السيد رئيس ميناء بنغازى •

ثانيا : اذا خرج المرشد بمركب من الميناء ، تفرض رسوم اضافية ، تزيد اذا نزل المرشد فى ميناء لا يدخل ضمن موانىء برقة .

ثالثا : اذا خرج المرشد من الميناء وتغيب عن مركزه لمدة تزيد على ثلاثة أيام ، متى تطلب الارشاد ذلك ، تدفع رسوم اضافية عن كل يوم يزيد على الثلاثة أيام .

رابعـــا : اذا تطلبت خدمات المرشد وقطر المركب قبل الساعة الثامنة أو بعد الساعة السابعة عشر أو فى أيام الجمعة أو العطلات الرسمية ، ثم لا تستعمل هذه الخدمات أو تؤخر لمدة تتجاوز ســـاعتين من الوقت المعين فى طلب الارشاد ، تفرض نصف الرسوم القانونية بالاضافة الى الرسوم العادية ورسوم الوقت الاضافى .

وتعتبر رسوم الارشاد (الدلالة) من الديون البحرية الممتازة فى المرتبة الأولى [1] .

٤٥١ — مسئولية المرشد : يلتزم الربان بأن يمارس القيادة بنفسه وأن يكون على متن السفينة عند دخولها الى الموانىء وعند خروجها منها (المادة ١٢١ بحرى) [2] ، ولذلك فان المرشد وان كان ملتزما بارشاد ربان السفينة عند الدخول الى الميناء أو الخروج منه ، فهو لا يحل محل الربان فى قيادة السفينة ، ويعمل كمستشار للربان فقط [3] ، وعلى الأخير أن يتبع تعليماته فيما يتعلق بعملية الارشاد فقط ، ومع ذلك فانه اذا صدر

---

(١) انظر ما تقدم رقم ٩٩ ص ١١٧ .
(٢) انظر ما تقدم رقم ١٨٥ ص ٢٢٩ .
(٣) تشورلى وجايلز ص ٢١٥ ، شوفو رقم ٣٣٧ .

من المرشد أى خطأ عند القيام بمهمته ، وترتب على ذلك ضرر الغير ، فلا يكون المرشد مسئولا قبل الغير ، وانما يسأل المجهز قبل هذا الغير ، على أن يكون من حق المجهز الرجوع على المرشد لما صدر منه من خطأ • ولذلك تقضى المادة ١٣٢ بحرى بأن تظل سلطة الربان ومسئوليته كاملة ، على الرغم من وجود سائق (مرشد) على متن السفينة وان كان وجوده اجباريا •

الفصل الثانى

عقد القطر البحرى

٤٥٢ — تعريف : يقصد بالقطر البحرى towage ، ما تقدمه سفينة لسفينة أخرى من مساعدة لتيسير رحلة السفينة الاخيرة عندما لا يكون مطلوبا سوى تزويد سرعة السفينة المقطورة فى أثناء دخول ميناء أو الخروج منه ، وذلك بجر السفينة القاطرة للسفينة المقطورة [١].
ويستحق مالك السفينة القاطرة أجرا عن عملية القطر .

ولم يتضمن التقنين البحرى الليبى أية نصوص تتعلق بعقد القطر سوى نص المادة ٢٣٥ بخصوص المسئولية الناشئة عن القطر . كما تنص المادة الرابعة من التقنين البحرى على قصر حق قطر السفن فى دخولها [illegible] الموانىء الليبية وخروجها منها على السفن الليبية والسفن الاخرى المصرح لها بذلك .

ولم يستقر القضاء بعد على طبيعة عقد القطر البحرى [٢] .
ويلاحظ أن هناك صورة أخرى تشتبه بالقطر البحرى ، وهى التى تقوم فيها سفينة بجر منشآت بحرية ليست لها قوة دفع خاصة كالمواعين والصنادل ، الى مكان معين ويعتبر العقد هنا بمثابة عقد نقل خاص [٣].

---

(١) تشورلى وجايلز ص ٢١٩ .
(٢) انظر مقال Claire Legendre بعنوان عقد القطر البحرى . D.M.F. — ١٩٥٠ — ٣ .
(٣) مصطفى طه الوجيز رقم ٤٤٠ .

٤٥٣ — المسئولية : تقضى الفقرة الأولى من المادة ٢٣٥ بأنه اذا قطرت سفينة وكانت تتصرف بوسائلها الدافعة اعتبر ربانها مسئولا تجاه الغير عن خطأ ربان السفينة القاطرة ، ما لم يثبت أن ذلك الخطأ خارج عن ارادته • ومعنى ذلك أن أى خطأ يصدر من ربان السفينة القاطرة ويسبب ضررا للغير يكون مسئولا عنه ربان السفينة المقطورة قبل الغير ، الا اذا ثبت أن خطأ ربان السفينة القاطرة كان بسبب خارج عن ارادته • على أنه يجوز لربان السفينة المقطورة أن يرجع على ربان السفينة القاطرة اذا ثبت أن هذا الربان قد ارتكب خطأ شخصيا [1] • (م ٢/٢٣٥) • أى أن الغير لا يرجع الا على ربان السفينة المقطورة التى تتصرف بوسائلها الدافعة فى حالة وقوع أى خطأ ولو كان صادرا من ربان السفينة القاطرة ، ولكن يجوز لربان السفينة المقطورة أن يرجع دائما على ربان السفينة القاطرة بسبب ما يرتكبه من أخطاء شخصية فى تنفيذ عملية القطر سواء ترتب على هذه الاخطاء وقوع ضرر للغير أو للسفينة المقطورة ذاتها •

---

(١) وقد تضمن مشروع القانون المصرى نصا بخصوص المسئولية الناشئة عن القطر يفضل نص القانون الليبى وهو نص المادة ٢٢٩ التى تقضى فى حالة وقوع اضرار للغير بسبب عملية القطر بمسئولية كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة مسئولية تضامنية ، على ان توزع المسئولية بين السفينتين المذكورتين تبعا لجسامة الخطأ الذى وقع من كل منهما •

القسم الرابع

الطوارئ البحرية

٤٥٤ — تمهيد وتقسيم : يقصد بالطوارىء البحرية maritime contingencies ما يطرأ خلال الرحلة البحرية من أسباب تعرض السفينة وحمولتها للخطر ، دون أن يربط الأطراف المعنية عقد من العقود البحرية • من ذلك التصادم الذى يقع بين سفينتين ، وقيام سفينة بانقاذ سفينة أخرى بسبب ما تتعرض له الأخيرة من خطر فى أثناء وجودها فى البحر ، ومحاولة الربان انقاذ السفينة والشحنة بالتضحية ببعض البضائع أو بعض أجزاء السفينة لتخفيف حمولتها أو بانفاق مصاريف لتفادى الضرر ، وتعتبر الخسارات الناتجة عن هذه التضحية أو المصاريف ، خسارات مشتركة بالنسبة لجميع ذوى الشأن فى الرسالة البحرية •

وتخضع الطوارىء البحرية فى تنظيمها لقواعد قانونية متميزة ستكون محلا لدراستنا فى هذا القسم الذى نقسمه الى أبواب ثلاثة :

الباب الأول : فى التصادم •

الباب الثانى : فى الانقاذ البحرى •

الباب الثالث : فى الخسارات المشتركة •

الباب الأول

التصادم

٤٥٥ — **تمهيد وتقسيم** : يحتل التصادم المقام الاول بين الحوادث البحرية التي تتعرض لها السفينة وهى تقوم بالملاحة البحرية ، لكثرة وقوعه ، ولما يترتب على وقوعه من اضرار جسيمة ، ولما يثيره من مشاكل قانونية متعددة تتعلق على وجه الخصوص بالمسئولية (١) .

لذلك أجمعت الدول على وضع قواعد لمنع التصادم بين السفن فى البحار ، وقد وضع المؤتمر الدولى لسلامة الأرواح فى البحار ، الذى انعقد فى مدينة لندن بتاريخ ١٠ من يونيو سنة ١٩٤٨ قواعد فى هذا الخصوص ، وفى المدة من ١٧ من مايو الى ١٧ من يونيو سنة ١٩٦٠ عقد مؤتمر آخر فى لندن لسلامة الأرواح ، وعدل هـذا المؤتمر من القواعـد الصادرة سنة ١٩٤٨ .

ومن ناحية أخرى شعرت الدول بوجوب توحيد القواعد القانونية المتعلقة بالتصادم البحرى ولذلك أبرمت معاهدة دولية فى بروكسل بتاريخ ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠ . ولما كانت هذه المعاهدة الاخيرة قد أغفلت وضع قواعد للاختصاص القضائى فى مادة التصادم ، فقد أبرمت معاهدتان فى بروكسل بتاريخ ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ ، احداهما تتعلق بتوحيد قواعد الاختصاص الجنائى فى مسائل التصادم وحوادث الملاحة الاخرى ، والثانية خاصة بتوحيد قواعد الاختصاص المدنى فى مسائل التصادم .

---

(١) انظر المذكرة الايضاحية لمشروع القانون البحرى [illegible] .

وقد نظم التقنين البحرى الليبى التصادم فى المواد من ٢٣٦ الى ٢٤٧ بأحكام استقاها من معاهدة بروكسل المبرمة سنة ١٩١٠ •

ونقسم هذا الباب الى فصلين ، ندرس فى الاول القواعد العامة للتصادم ، ونخصص الثانى لدراسة أحكام المسئولية عن التصادم •

الفصل الأول

القواعد العامة للتصادم

٤٥٦ — تقسيم : تقضى دراسة التصـــادم أن نحدد المقصـــود بالتصادم البحرى قانونا وشروطه ، ثم نعرض للقواعد الدولية لمنع التصادم فى البحار وذلك فى فرعين على التوالى .

الفـــرع الاول

تعريف التصادم البحرى وشروطه

٤٥٧ — تعريف التصادم البحرى : تنص المـــادة ٢٣٦ من التقنين البحرى على انه « اذا وقع تصادم بين سفينتين أو أكثر ، قدر التعويض عن الضرر اللاحق بالسفن وما على متنها من أشياء وأشخاص وفقا للاحكام التالية ، ولا عبرة بالمياه التى حدث فيها التصادم » .

ويفهم من هذا النص أن التصادم يعرف فى القانون الليبى بأنه التصادم الذى يقع بين منشأتين عائمتين لهما وصف السفينة قانونا ، وبصرف النظر عن المكان الذى يقع فيه التصادم ، أى سواء وقع فى البحر أو فى مياه أخرى غير بحرية .

ويختلف هذا التعريف بعض الشىء عن تعريف المعاهدة الدولية للتصادم ، اذ يعرف التصادم فى هذه المعاهدة بأنه التصادم الذى يحدث بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب للملاحة الداخلية

بقطع النظر عن الميـــاه التى يقع فيها للتصـــادم بين سفينتين بالمعنى القانونى ، بينما تكتفى المعاهدة بأن تكون احدى المنشأتين المتصادمتين، سفينة بالمعنى القانونى .

وقد صدر فى فرنسا فى ٧ يوليو سنة ١٩٦٧ قانون جديد يتعلق بالحوادث البحرية[١] ، وينظم الفصل الاول منه أحكم التصادم ، وقد عرف التصادم فى القـــانون الجديد بنفس التعـــريف الذى تأخذ به المعاهدة الدولية ، كذلك أخذ مشروع القانون المصرى بالتعريف ذاته .

٤٥٨ — شروط التصادم : يتعين لكى يعتبر الحادث تصادما بحريا وفقا للتعريف المتقدم ، أن تتوافر الشروط الآتية :

الشرط الاول : أن يقع التصادم بين منشأتين عائمتين لهما وصف السفينة ، وعلى ذلك لا يعد التصادم بحريا وفقا لاحكام القـــانون الليبى اذا وقع بين سفينة ومركب للملاحة الداخلية كما لا يعد كذلك التصادم بين مركبين للملاحة الداخلية ، أو ارتطام السفينة بأى جسم ثابت كصخور أو رصيف أو كوبرى ، وكذلك ارتطام السفينة بمنشأة أخرى ليس لها وصف السفينة قانونا ، كالطائرة المـــائية أو الكراكة أو حطام سفينة أو جسم سفينة تحت الانشاء[٢] . وقد لا حظنا فيما

---

(١) انظر نصوص هذا القانون فى D.M.F. ١٩٦٧ — ٦٣٦ ، وقد الغى نصوص المواد من ٣٩٧ الى ٤٢٩ والمـــادة ٤٣٦ من التقنين التجارى الفرنسى ، وكان قد سبق ذلك صدور قانون بتاريخ ١٥ يوليو سنة ١٩١٥ عدل المـــادة ٤٠٧ تجارى وعرف التصادم بنفس التعريف الذى جاء فى المعاهدة الدولية سنة ١٩١٠ . وقد ثار خلاف بين شراح القانون البحرى فى فرنســـا قبل صدور قانون سنة ١٩١٥ حول تعريف التصادم واشار الأستاذ ريبير الى هذا الخلاف فى مؤلفه جـ ٣ رقم ٢٠٦٨ . انظر شوفو رقم ٥٨١ . وكان الأستاذان ليون كان ورينو يعرفان التصادم بنفس التعـــريف الذى اوردته المعاهدة الدولية انظر مؤلفهما جـ ٦ رقم ١٠٠١ .

(٢) ريبير جـ ٣ رقم ٢٠٧٠ ، استئناف مختلط فى ٦ يناير سنة ١٩٠٣ Bull. السنة ١٥ ص ٨٣ .

تقدم اختلاف حكم التقنين البحرى الليبى فى هـذا الشأن عن حكم المعاهدة الدولية للتصادم والتشريع الفرنسى الجديد الخاص بالحوادث البحـرية .

الشرط الثانى : أن يكون هناك ارتطام مادى ، ويعنى هذا الشرط أن يحدث التحام فعلى بين السفينتين ، ولكن لا يقصد بذلك وجوب وقوع الارتطام بين جسمى السفينتين ذاتهما ، بل يكفى أن تصطدم سفينة بأى جزء من سفينة أخرى سواء بجسمها أو بأحد ملحقاتها [1] .

وانما لا يعد تصادما بهذا المعنى ، الضرر الذى يلحق سـفينة نتيجة حصول دوامة عنيفة ، نشأت عن حركة قامت بها سفينة أخرى فى البحر قريبة من السفينة المضرورة ، دون أن يحدث ارتطام مادى بين السفينتين ، وان كانت معاهدة بروكسل الخاصة بالتصادم تجيز للسفينة المضرورة فى هذه الحالة طلب تعويض من السفينة الاخرى ، ولا يعد هذا كما تصور البعض معنى خاصـا للتصادم وفقا لاحكام المعاهدة يختلف عن المعنى الذى استقر فى القانون البحرى [2] . اذ أن المـادة ١٣ من المعاهدة تقضى صراحة بتعويض الخسائر التى تسببها سفينة لسفينة أخرى من جراء عمل منـاورة أو اغفال عمل منـاورة أو عدم اتباع اللوائح **ولو لم يكن هناك تصادم .**

وقد أخـذ التقنين البحرى الليبى بنفس حكم المـادة ١٣ من المعاهدة الدولية ، وذلك فى المـادة ٢٤١ التى تنص على أن « تطبق الاحكام السابقة (أحكام التعويض عن التصادم) على التعويض عن الاضرار التى تسببها سفينة لسفينة أخرى أو لما على متنها من أشياء

---

(١) رسالتنا رقم ٢١٤ .

(٢) مصطفى طه أصول رقم ٨٢٧ ، على يونس جـ ٢ رقم [illegible] .

أو أشخاص بقيامها بحركة أو باغفالها حركة أو بعدم مراعاتها للقوانين أو اللوائح ، حتى ولو لم يقع تصـــادم » • أى أن النص صريح فى عدم اعتبار مثل هذه الحالات ، تصادما بالمعنى الفنى ، وانما يمتد اليها ضمان المجهز الذى سببت سفينته أضرارا لسفينة أخرى أو لشحنتها أو للأشخاص الموجودين عليها •

الشرط الثالث : وقوع التصادم فى المياه أيا كانت ، أى لا يشترط أن يقع التصادم فى البحر بالمفهوم الذى سبق تحديده للبحر [1] • وانما يعتبر الحادث تصادما ولو وقع فى المياه الداخلية كالأنهار أو القنوات • وقد نصت المـــادة ٢٣٦ صراحة على أنه لا عبرة للمياه التى حدث فيها التصادم • فالعبرة فى بحرية التصادم ليست فى مكان وقوعه وانمـــا فى صفة المنشآت التى يحدث فيها التصادم • فاذا توافرت الشروط المتقدمة ، كنا بصدد تصادم بحرى ، دون أهمية لنوع الملاحة البحرية التى تقوم بها السفينة المتصادمة ، أما اذا تخلف أحد هذه الشروط ، فان الحادث لا يخضع لاحكام التصادم البحرى وانما للقواعد العامة فى المسئولية المدنية •

٤٥٩ — التصادم بين أكثر من سفينتين : يثور التساؤل حول حكم التصـــادم الذى يقع بين سفينتين بخطأ احداهما ثم يترتب على ذلك تصادم احـــدى السفينتين بسفينة ثالثة ، فهل يمكن القول أن هنـــاك تصادما بحريا ، ولو لم يقع التحام فعلى بين السفينة المخطئة والسفينة الثـــالثة ؟

تصورت المـــادة ٢٣٦ من التقنين البحرى الليبى ، امكان وقوع التصادم بين أكثر من سفينتين ، اذ ينص صدر هذه المـــادة على انه « اذا وقع تصادم بين سفينتين أو أكثر ••• » •

---

(١) انظر ما تقدم رقم ١٦ •

وعلى ذلك اذا تصادمت السفينة أ مع السفينة ب بخطأ وقع من ربان السفينة أ ونتيجة لذلك تصادمت السفينة ب مع السفينة جـ ٠ ففى هذه الحالة يكون ثمة تصادم بحرى وقع بين السفينة أ والسفينة جـ برغم عدم وقوع التحام فعلى بين هاتين السفينتين ، ويكون من حق مالك السفينة جـ أن يرجع على مالك السفينة أ بتعويض عن هذا التصادم ، ولا يستطيع الاخير أن يتحلل من التعويض ، بحجة أن الارتطام المادى ، وقع بين السفينة ب والسفينة جـ ، اذ لا تسأل السفينة ب عن هذا الارتطام الا اذا وقع من ربانها أيضا خطأ ترتب عليه وقوع التصادم بالسفينة جـ [1] ٠ ويعبر البعض عن هذه الفكرة ، بأن الارتطام المادى بين السفينتين المتصادمتين كشرط للتصادم ٠ لا يشترط أن يحدث مباشرة ، وانما يكفى أن يتم بالواسطة[2] ٠

٤٦٠ — التصادم بين السفن الشقيقة : من المبادىء المستقرة فى القانون البحرى ، أن أحكام التصادم ، تطبق على التصادم الذى يقع بين سفينتين تابعتين لنفس المجهز sister ships وان كان لا يتصور حصول المجهز على تعويض من نفسه فى هذا الفرض ، على أن أحكام التصادم ليست قاصرة فقط على أداء التعويض بسبب خطأ ربان احدى السفن المتصادمة انما يتعلق الامر أيضا بالحصول على تعويض من المؤمن ، اذا كانت السفينة المضرورة مؤمنا عليها ضد نتائج التصادم ٠ وقد رأينا أن المادة ٣٣٥ من التقنين البحرى ، تقضى بأنه اذا تصادمت سفن تابعة لمستأمن واحد ، جرت التسوية كما لو كانت تابعة لمجهزين مختلفين[3] ٠

---

(١) [illegible] law of Collision at sea, 11th ed. by K. McGuffie, London 1961, No. 23.

(٢) على جمال الدين جـ ٢ ص ٣٦٩ هامش (١) ٠

(٣) انظر ما تقدم رقم ٣٩٤ ٠

وورد بين شروط مجمع لندن لمكتتبى التـأمين ، فى التأمين على السفن ، شرط السفينة الشقيقة الذى يقضى بحق المجهز فى الحصول على تعويض التـأمين ، كما لو كانت السفينة المرتكبة للتصادم تابعة لشخص آخر •

كما أن كل سفينة تعد ثروة بحرية مستقلة بما ينتج عن نشاطها من التزامات فى مواجهة أصحاب الشأن فى الرسالة البحرية ومن ناحية تطبيق قواعد تحديد مسئولية المجهز •

٤٦١ — الاحوال التى لا تطبق فيها أحكام التصادم : قد تتوافر شروط التصادم البحرى من الناحية القانونية ، ولكن مع ذلك لا تطبق أحكام التصادم وذلك فى الاحوال الآتية :

١ — اذا وقع التصادم بين سفينتين احداهما حربية أو حكومية مخصصة لخدمة عامة ، اذ تقضى المـادة ٢٤٤ بأن لا تطبق أحـكام التصادم على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لمصلحة عامة [1] •

٢ — اذا وقع التصـادم بين سفينة قاطرة وأخرى مقطورة ، اذ ترتبط السفينتان بعقد القطر وهو الذى ينظم العلاقة بين السفينتين ، والمسـئولية العقـدية ، تجب المسئولية التقصـيرية الناشـئة عن التصادم [2] • أما اذا وقع التصادم بين السفينة القاطرة أو السفينة

---

(١) جاء فى النص المذكور فى المتن انه « لا تطبق احكام هذا الباب على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لمصلحة عامة » ، بينما وردت أحكام التصادم فى الفصل الأول من الباب السابع من التقنين والمتعلق بالطـوارىء البحرية بصفة عامة ، ويرد النص المشار اليه فى هذا الفصل .

(٢) على جمال الدين رقم ٦٠٦ .

المقطورة وسفينة أخرى ، فقد رأينا [1] أن السفينة المقطورة تسأل فى مواجهة الغير عن خطأ السفينة القاطرة وفقا لحكم المادة ٢٣٥ [2] .

٣ — اذا وقع التصادم بين سفينة الارشاد والسفينة التى تقوم بارشادها ، اذ تسأل السفينة الاخيرة عن كل ضرر يصيب سفينة الارشاد أثناء عملية الارشاد ، أما الضرر الذى يصيب السفينة الخاضعة للارشاد من جراء فعل سفينة المرشد ، فلا تسأل عنه سلطة الميناء الا اذا وقع خطأ جسيم من المرشد . أما التصادم الذى يحدث بين السفينة الخاضعة للارشاد وسفينة أخرى بخطأ من المرشد ، فانه يخضع لقواعد المسئولية فى التصادم التى نص عليها القانون ، على أساس افتراض عدم وقوع خطأ من المرشد (المادة ٢٤٠ بحرى) .

الفرع الثانى

القواعد الدولية لمنع التصادم فى البحار

٤٦٢ — قواعد لندن لسنة ١٩٦٠ : تم وضع هذه القواعد فى المؤتمر الذى عقد بلندن فى المدة من ١٧ مايو الى ١٧ يونيو سنة ١٩٦٠ . وعدل المؤتمر القواعد التى أصدرها مؤتمر سلامة الارواح فى البحار الذى عقد بلندن سنة ١٩٤٨ .

وتنقسم هذه القواعد التى تهدف الى منع التصادم فى البحار الى ستة أقسام على النحو الآتى :

---

(١) انظر ما تقدم رقم ٤٥١ .

(٢) ويعبر عن هذا الحكم بقاعدة مقتضاها ان السفينة القاطرة تعتبر فى اثناء القطر تابعة للسفينة المقطورة The tug is the servant of the tow انظر مارسدن المرجع السابق رقم ٢٢٨ وانظر ايضا تشورلى وجايلز ص ٢٣٧ وما يليها .

القسم (أ) تمهيد وتعاريف • القسم (ب) أنوار وعلامات الملاحة • القسم (ج) الاشارات الصوتية والمناورات فى أثناء الرؤية المحدودة • القسم (د) قواعد استعمال الدفة والسير فى البحر • القسم (هـ) الاشارات الصوتية لسفن على مرأى من بعضها البعض • القسم (و) متنوعات •

وتدور هذه القواعد التى يبلغ عددها احدى وثلاثين قاعدة ، حول وسائل تفادى وقوع التصادم البحرى ، وما تلتزم به السفن من حيث الانوار والاشارات الصوتية التى تستخدمها ، وقواعد السير فى البحر لتجنب التصادم • ويرد فى نهاية هذه القواعد ملحق يحتوى على ثمانية بنود ، عبارة عن توصيات بشأن استخدام المعلومات التى يحصل عليها الربان ، بوساطة الرادار كوسيلة للمعاونة فى تجنب المصادمات •

٤٦٣ — نطاق تطبيق قواعد منع التصادم : نصت القاعدة الاولى على سريان قواعد منع التصادم فى البحار على جميع السفن والطائرات المائية فى أعالى البحار وفى جميع المياه المتصلة بها والصالحة لملاحة سفن أعالى البحار ، ولكنها لا تسرى على الملاحة فى الموانىء أو فى الانهار والقنوات الداخلية ، فاذا وضعت السلطات المحلية ، قواعد خاصة فى هذا الشأن ، ففى هذه الحالة تسود القواعد التى تضعها السلطات المحلية •

ويجب اتباع القواعد الخاصة بالانوار فى جميع الاحوال الجوية من وقت غروب الشمس الى وقت شروقها ، وفى خلال هذه المدة ، يجب عدم اظهار أنوار أخرى غير الانوار المقررة أو التى لا تؤثر على رؤية الانوار المقررة •

وتسرى القواعد الدولية لمنع التصادم فى البحار على السفن المسيرة آليا والسفن الشراعية كما تسرى على السفن التجارية وسفن

الصيد وسفن النزهة ، وتطبق كذلك على سفن القطر وسفن الارشاد • أما السفن الحربية ، فالاصل أنه تطبق عليها أيضا هذه القواعد الا اذا رأت الحكومة المختصة تطبيق قواعد أخرى تكون قريبة من هذه القواعد •

٤٦٤ — القواعد المتعلقة بالانوار والعلامات : وضعت القواعد الدولية لمنع التصادم فى البحار الاحكام التى تلتزم السفن باتباعها من حيث الأنوار التى تحملها ، وتختلف هذه الأنوار بحسب ما اذا كانت السفينة بخارية أو شراعية ، وما اذا كانت السفينة متحركة أو راسية أو جانحة ، وتوجب على سفن الصيد وسفن الارشاد فى أثناء عمليات الارشاد أن تحمل أنوارا خاصة ، وكذلك تلتزم السفن التى تقوم بعمليات القطر ، بوضع أنوار اضافية فى أثناء القيام بعمليات القطر • وليس المجال هنا لاستعراض الانواع المختلفة لهذه الانوار[1] • وقد وضعت هذه القواعد لتحذير السفن القادمة ، وحتى يتمكن ربان كل سفينة من اتخاذ التدابير الكافية لمنع التصادم قبل الاقتراب أو مواجهة سفينة أخرى ، وتدل هذه الانوار على وضع السفينة فى البحر ، وما اذا كانت فى حالة سير أو راسية ، وكذلك تلتزم السفن المعطلة بأن تظهر أنوارها بطريقة معينة تدل على انها لا تستطيع اخلاء الطريق للسفن الاخرى •

ويلاحظ أن القواعد المتعلقة بالانوار لا تسرى ، كما ذكرنا آنفا ، الا فى الفترة بين غروب الشمس وشروقها ، أما خلال النهار وحتى

---

(١) انظر القواعد من (٢) الى (١٤) . وقد ضمت محكمة الاستئناف المختلطة فى ١٤ ابريل سنة ١٩١٥ بأن عدم اضاءة الأنوار التى تفرضها قواعد منع التصادم يشكل خطأ جسيما من جانب السفينة فى حالة وقوع التصادم Bull. السنة ٢٧ ص ٢٧٧ •

الغروب ، فتحدد القواعد الدولية العلامات التى يجب أن تحملها السفينة لتبين وضعها [1] .

٤٦٥ — **الاشارات الصوتية** : حددت القواعد الدولية ، الاشارات الصوتية التى يجب على السفينة أن تطلقها فى أثناء سيرها فى البحر ، وذلك بواسطة صفارة أو نفير أو أجراس حسب مقتضيات الحال . وتختلف طريقة اطلاق هذه الاشارات بحسب ما اذا كانت الرؤية محدودة كما فى حالات الضباب أو الغمام أو تساقط الثلج أو العواصف القوية المطيرة ، أو اذا كانت السفن على مرأى من بعضها البعض . وتدل هذه الاشارات على موضع السفينة وتختلف تبعا لما اذا كانت السفينة متحركة أو راسية على مخطافها ، كما تدل أيضا على تحديد الاتجاه الذى تنوى السفينة أن تتخذه وتعلن به السفينة الاخرى .

٤٦٦ — **المناورات فى أثناء الرؤية المحدودة** : تلزم القاعدة (١٦) السفن فى أثناء حالات الضباب أو الغمام أو سقوط الثلج أو العواصف الشديدة أو المطيرة أو فى أية حالة أخرى مماثلة تحد من الرؤية ، بأن تخفض من سرعتها وأن تكون على حذر وبينة مما يحيط بها من ظروف ، فلا يجوز لربان السفينة اذن أن يتعلل بوجود حالة ضباب لمخالفة القواعد الدولية لمنع التصادم [2] .

وعلى السفينة الآلية عند سماعها اشارة ضباب ، يبدو لها أنها آتية من أمام كمرها العرضى الرئيسى ، من سفينة غير مؤكد وضعها ، يجب عليها أن توقف آلاتها بقدر ما تسمح به ظروف الحال ، ثم تسير بحذر وانتباه حتى يزول خطر المصادمة .

---

(١) من ذلك مثلا ما تلتزم به السفينة الراسية على مخطافها ، بأن ترفع فى الجزء الأمامى منها وفى اكثر من مكان تسهل فيه الرؤية ، كرة سوداء قطرها قدمان على الأقل .

(٢) استئناف روان فى ١٤ يناير ١٩٦٦ D.M.F. — ١٩٦٦ — ٢٨٧ .

وتقرر هذه القواعد أن الوصول الى معلومات عن طريق الرادار ، لا يعفى أية سفينة من التزامها باتباع هذه القواعد بدقة وبصفة خاصة الالتزامات الواردة فى القاعدتين (١٥) ، (١٦) بخصوص الاشارات الصوتية وتخفيض السرعة ، فى أثناء سوء الاحوال الجوية التى تحد من الرؤية . وتطبيقا لذلك حكم بأن الغرض من جهاز الرادار أن يكون مساعدا اضافيا للربان فى أثناء الرحلة البحرية ، وأن استخدامه لا يعفى الربان من مراعاة قواعد منع التصادم فى البحار بمنتهى الدقة [١] .

٤٦٧ — قاعدة السير على اليمين : تقضى القاعدة (١٨) بأنه عندما تتقابل سفينتان مسيرتان آليا على خط واحد وجها لوجه ، أو ما يقرب من ذلك ، لدرجة التعرض لخطر المصادمة ، يجب على كل منهما الاتجاه الى الجهة اليمنى ، بحيث يمكن أن تمر كل سفينة على يسار الاخرى . وتطبق هذه القاعدة فقط فى الحالات التى تتقابل فيها سفينتان على خط واحد وجها لوجه ، أو ما يقرب من ذلك لدرجة احتمال وقوع خطر التصـــادم ، ولا تطبق على السفينتين اللتين اذا حافظتـــا على خطى سيرهما ، تمران بعيدتين عن بعضهما . وتطبيقا لذلك حكم بأن ربان السفينة الذى يخل بقـــاعدة السير على اليمين ، يعتبر لذلك مسئولا وحدة عن التصادم [٢] .

٤٦٨ — قاعدة اخلاء الطريق : تقضى القاعدة (١٩) بأنه عندما تقطع سفينة مسيرة آليا خط سير سفينة أخرى مسيرة آليـــا لدرجة احتمال التعرض لخطر التصادم ، فيجب على السفينة التى ترى الاخرى الى جانبها الأيمن ، أن تخلى الطريق لها .

---

(١) استئناف روان فى ١٤ يناير ١٩٦٦ المشار اليه آنفا ومحكمة بوردو التجارية فى ٢٦ اكتوبر ١٩٦٢ .D.M.F — ١٩٦٣ — ٤٨٨ .

(٢) استئناف روان فى ٢٤ نوفمبر ١٩٦١ .D.M.F — ١٩٦٣ — ٣٧١ .

أما اذا كانت السفينتان ، احداهما مسيرة آليا والاخرى شراعية ، وكان اتجاه سير كل منهما يعرضها لخطر التصادم ، فيجب على السفينة المسيرة آليا ، أن تخلى الطريق للسفينة الشراعية (القاعدة ٢٠) •

ويجب على السفينة التى تلتزم باخلاء الطريق لسفينة أخرى ، أن تتخذ بقدر الامكان اجراءات سريعة ايجابية للوفاء بهذا الالتزام ، وعلى السفن المسيرة آليا والملتزمة باخلاء الطريق لسفينة أخرى أن تهدىء من سرعتها أو أن ترجع الى الخلف اذا لزم الامر (القاعدتان ٢٢ و ٢٣) •

ويلاحظ أن التزام سفينة باخلاء الطريق لسفينة أخرى ، لا يعفى هذه السفينة الاخيرة من اتخاذ أفضـــل الاجراءات التى تساعد على تجنب التصادم •

٤٦٩ — الظروف الاستثنائية : تقضى القاعدة (٢٩) بأن ليس فى القواعد الدولية لمنع التصادم ما يعفى أية سفينة أو مجهز أو ربان أو بحارة من تبعية أى اهمال فى حمـــل الانوار أو الاشارات ، أو فى المراقبة الدقيقة ، أو فى اتخاذ أى احتياط قد تستدعى الخبرة البحرية العادية الالتجاء اليه ، أو قد تمليه الظروف الاستثنائية للحالة •

أى ان مراعاة القواعد الدولية لمنع التصادم ، لا يعفى الربان أو البحارة ، من اتخاذ الاجراءات المنـــاسبة لكل حالة ، ولو لم يكن منصوصا على هذه الاجراءات ضمن القواعد الدولية ، متى كانت الخبرة البحرية العادية ، تفرض ذلك • وتطبيقا لذلك حكم بأنه متى وجد الربان فى ظروف استثنائية فانه لا يعفيه من تحمل الخطأ مجرد مراعاة القواعد

الدولية ، بل عليه اتخاذ الاجراءات الاحتياطية التى تفرضها التجربة البحرية العادية[1] .

وتقضى المـــادة ٢٤١ من التقنين البحرى الليبى أيضا ، بأن تلتزم السفينة بالتعويض عن الضرر الذى يلحق سفينة أخرى ، بسبب قيام الاولى بحركة أو باغفالها حركة أو بعدم مراعاتها للقوانين واللوائح حتى ولو لم يقع تصادم . ومعنى ذلك أن يتوافر فى حق السفينة عنصر الخطأ لمجرد قيامها بحركة أو اغفالها حركة تفرضها التجربة العادية ، أو مخالفتها لأية قواعد قانونية أو لائحية .

---

(١) استئناف Douai فى ١٨ فبراير ١٩٦٠ D.M.F. [illegible] ١٩٦٠ — [illegible]

الفصل الثاني

المسئولية عن التصادم

٤٧٠ — تمهيـد : عرض التقنين البحرى لقـواعد المسئولية عن التصـادم وتختلف المسئولية بحسب أحوال التصـادم • ويمكن رد التصادم الى احدى حالات ثلاث :

٤٧١ — التصادم الحتمى والتصادم بسبب مشتبه فيه : يقصد بالتصادم الحتمى ، التصادم الذى يكون سببه حادثا لا يمكن تفاديه وخارجا عن ارادة كل من السفينة التى ارتكبت التصادم ، والسفينة التى وقع عليها هذاالتصادم ، كما لو كان نتيجة عاصفة قوية ، أو بسبب سـوء الاحوال الجوية ، بحيث لا يمكن توقيه ببذل عناية معتادة ، فلا يشترط اذن درجة غير عادية من المهارة لتفادى وقوعه[1] • ويلحق بهذا النوع من التصادم ، التصـادم بين أكثر من سفينتين بالنسبة لمسئولية السفينة المتوسطة قبل السفينة المضرورة[2] •

أما التصادم بسبب مشتبه فيه : فهو التصادم الذى يحدث دون أن يمكن اثبات الخطأ فى جانب ربان احدى السفينتين ، ودون التحقق من أنه نتيجة فعل خارج عن ارادة ربان كل من السفينتين ، كما لو وقع التصادم بين سفينتين فى أثناء وجود ضباب مع تجهيز كل منهما بجهاز

---

(١) أنظر رسالتنا رقم ٢٢٠ ص ٣٣٤ والمراجع المشار اليها فى الهامش

(٢) أنظر ما تقدم رقم ٤٥٧ وانظر على يونس جـ ٢ ص ١٣٤ .

رادار يؤدى وظيفته ، ولم تثبت وقائع مؤكدة ، تسمح باستخلاص وجود خطأ على عاتق أى من الربانين [1] •

ويسوى التقنين البحرى الليبى بين حكم كل من التصادم الحتمى والتصـــادم بسبب مشتبه فيه ، فتقضى المـــادة ٢٣٧ بأنه اذا وقع التصادم عرضا أو اذ سببته قوة قاهرة أو تعذرت معرفة أسبابه بالدقة ، يتحمل المتضرر ما يلحقه من ضرر ، ويعمل بهذا النص أيضا اذا كانت السفن أو احداها راسية حين التصادم بها [2] • ويعنى ذلك أنه لامسئولية على أية سفينة من السفن المتصادمة ، وانما تتحمل كل سفينة ما أصابها من ضرر ، ومن ناحية أخـــرى فان الخطأ لا يفترض فى جانب السفن السائرة ، بل يطبق نفس الحكم ، ولو كانت السفن المتصادمة أو احداها راسيا حين وقوع التصادم •

٤٧٢ — التصادم بخطأ ربان احدى السفن : ويرد سبب التصادم هنا الى خطأ صادر من ربان احدى السفن المتصادمة • وتحدث هذه الصورة غالبا ، بسبب مخالفة الربان للقواعد الدولية لمنع التصادم فى البحار ، كما لو لم يتبع القواعد المتعلقة بالأنوار والعلامات والتى تهدف الى تحذير السفن القادمة لمنع التصادم ، أو فى الحالة التى يغفل فيها الربان اطلاق الاشارة الصوتية اللازمة والتى تختلف بحسب الاحوال الطبيعية ، أو عدم اتباع الربان لقاعدة السير على اليمين عند تقابله

---

(١) استئناف روان فى ٨ يونيو سنة ١٩٦٢ D.M.F. — ١٩٦٢ — ٧٧٣ وتعليق Bouloy ص ٧٤٠

(٢) ويأخذ كل من القانون الفرنسى والقانون الانجليزى بنفس الحكم الذى أخذ به القانون الليبى ، أما القانون المصرى فيعطى للتصادم الحتمى نفس الحكم ، وبالنسبة للتصادم بسبب مشتبه فيه ، فانه يسوى بينـــه وبين التصادم بخطأ مشترك ، انظر مؤلفنا فى القـــانون البحرى المصرى رقمى ٥٤٠ و ٥٤١ .

مع سـفينة أخرى على خط واحـد ، أو اذا لم يقم الربان باتخـاذ الاحتياطيات اللازمة فى الظروف الاستثنائية [١] .

وتطبيقا لذلك يعتبر التصادم بخطأ من احدى السفينتين ، متى قام ربان احدى السفينتين باصدار الاشارات التى تنص عليها القواعد الدولية لتحذير السفن القادمة ، الا أن ربان السفينة الأخيرة لم يصدر أية اشارة ولم يغير طريق السفينة لتفادى التصادم ، فيعتبر ربان هذه السفينة مسئولا عن الحادث [٢] .

وحكم بأن ارتطام سـفينة راسية على مخاطفها بكوبرى لحمل البضائع الى السفينة ، وبسبب عدم كفاية ربط هذه السفينة ، وعند مرور سفينة أخرى وقع الحادث بسبب ما أحدثه مرور هذه السفينة الاخيرة من فراغ فى كمية المياه المحيطة بالسفينة الراسية ، فان هذه السفينة الراسية تتحمل نتـائج الحادث وحـدها ما دامت السفينة السـائرة لم تصطـدم بها ، ولأن الخطـأ ثابت فى جانب السفينة الراسـية [٣] .

وتقضى المـادة ٢٣٨ من التقنين البحرى بأنه اذا وقع التصادم نتيجة خطأ احدى السفن ، ألزم بالتعويض عن الاضرار ، المسئول عن التصادم . ويجب أن يثبت خطأ احدى السفن حتى يمكن أن تسأل عن التعويض ولا محل لافتراض الخطأ هنا ، وتقضى الفقرة الثانية من المـادة ٢٤٥ بأنه لا تترتب أية قرينة خطأ خاصـة لجهة مسـئولية

---

(١) انظر ما تقدم رقم ٤٦٠ وما يليه ، وانظر الأحكام المشار اليهـا فى هذا الخصوص ، وانظر ايضا استئناف مختلط فى ٢٤ ديسمبر سنة ١٩١٣ Bull. السنة ٢٦ ص ١٠٢ .

(٢) محكمة روان التجارية فى ٥ ينـاير سنة ١٩٦٠ D.M.F. — ١٩٦٠ — ٦١٢ .

(٣) محكمة مارسيليا التجارية فى ١٢ يونيو ١٩٦٢ D.M.F. — ١٩٦٣ — ١٠٠ .

التصادم ، أى أنه لا تنطبق فى مجال التصادم القواعد القانونية التى تفترض الخطأ ، وعلى ذلك فلا محل هنا لتطبيق المـادة ١٨١ من التقنين المدنى ، المتعلقة بمسئولية حارس الأشياء ، ويقع اثبات الخطأ على عاتق من يدعيه •

٤٧٣ — التصادم بخطأ مشترك : ويقصد بهذا النوع من التصادم ، أن يقع الحادث نتيجة خطأ من ربان كل من السفينتين المتصادمتين •

وتقضى الفقـرة الأولى من المـادة ٢٣٩ بأنه اذا كان الخطأ مشتركا ، قدرت مسئولية كل سفينة بنسبة مدى الخطأ الذى ارتكبته • واذا تعذر تقدير هذه النسبة أو اذا ظهر تساو فى الاخطاء ، وزعت المسئولية حصصا متساوية [1] • وعلى ذلك فانه متى ثبت أن التصادم قد وقع بخطأ مشترك ، فان التعويض يحدد على أساس جسامة خطأ ربانى كل من السفينتين ، وليس هـذا الحكم سوى تطبيق للقواعد العـامة فى المسئولية • فاذا كانت الظروف لا تمكن من تحديد نسبة جسامة الاخطاء ، أو اذا ظهر أن الاخطاء متعادلة فان المسئولية تقسم بالتسـاوى •

---

(١) ويأخذ لاقانون المصرى بحكم غريب نقله عن القانون العثمانى وهو توزيع الضرر بين السفينتين بنسبة قيمة كل منهما مهما كانت درجة خطأ كل سفينة ، اما مشروع القانون فيأخذ بنفس قاعدة المعاهدة الدولية وهى القاعدة التى نقلها المشرع الليبى فى المـادة ٢٣٩ . انظر مؤلفنا فى القانون البحرى المصرى رقم ٥٤٠ . وبالنسبة للقانون الانجليزى ، فانه كان قبل سنة ١٩١١ ياخذ بفكرة خاصة مقتضاها توزيع الضرر بالتساوى بين السفينتين المتصادمتين طبقا لاحدى طريقتين ، الأولى طريقة المسئوليات المتقابلة cross liabilities وذلك بأن تسأل كل سفينة عن نصف الضرر الذى تحملته الأخرى ، والثانية طريقة المسئولية المنفردة single liability بأن تدفع السفينة التى لحقها ضرر اقل الى الأخرى نصف الفرق بين ما تحملته كل منهما من ضرر انظر فى التفاصيل مارسدن رقم ٣٢١ . على أن الوضع تغير فى انجلترا بعد صدور قانون الاتفاقات البحرية سنة ١٩١١ والذى أخذ بأحكام المعـاهدة الدولية الصادرة سنة ١٩١٠ .

وتقضى الفقرة الثانية من المادة ٢٣٩ بأن تتحمل السفينة المخطئة بنفس النسبة المقررة فى الفقرة الاولى ، الاضرار التى تصيب السفن الاخرى أو البضائع أو الامتعة الموجودة على ظهر السفن ، وذلك دون تضامن بين السفن المخطئة فى مواجهة الغير • وعلى ذلك يلتزم المضرور فيما يتعلق بالاضرار المادية ، بتوزيع مطالبته بين المسئولين عن الخطأ ، وذلك على خلاف القواعد العامة للمسئولية التى تقرر التضامن بين المسئولين عن الضرر فى مواجهة الغير • على أن الفقرة الثالثة من المادة ٢٣٩ تقرر التضامن بين المسئولين ، بالنسبة للأضرار البدنية التى تلحق الغير نتيجة التصادم ، على أن يكون لمن دفع من السفن المخطئة حصة أكبر من التى كان عليها أن يتحملها فى النهاية طبقا للفقرة الاولى من هذه المادة ، أن يرجع على السفينة الاخرى المشتركة فى الخطأ لمطالبتها بالفرق •

٤٧٤ — التزامات ربان السفينة المتصادمة : تقضى المادة ٢٤٢ بالزام ربان كل سفينة اصطدمت بغيرها أن يغيث السفينة الاخرى وبحارتها وركابها بقدر ما يتيسر له ذلك ، مادام لايعرض سفينته وبحارته وركابه لخطر جدى • ومعنى ذلك أنه هناك التزام قانونى على عاتق ربان السفينة المشتركة فى التصادم ، بانقاذ السفينة الاخرى بمن عليها من أرواح بشرية بالقدر الذى تمكنه الظروف من ذلك ودون أن يعرض السفينة ومن عليها لخطر جدى • أى يقع الالتزام بالانقاذ على السفينة ذاتها كثروة بحرية وعلى من عليها • ومن ناحية أخرى تلزم الفقرة الاولى من المادة ٢٤٣ الربان عند التصادم ، أن يعلم السفينة الاخرى ، قدر المستطاع باسم سفينة وميناء تسجيلها والميناء الآتية منه والميناء الذاهبة اليه وذلك بقصد تيسير رجوع السفينة المضرورة على السفن المخطئة • الا أنه لا يترتب على اخلال الربان بهذين الالتزامين ، مسئولية مجهز السفينة ، وانما يسأل الربان شخصيا عن

الاخلال بأى من الالتزامين المذكورين ، وقد قضت الفقرة الثانية من المادة ٢٤٣ على هذه القاعدة بقولها « ولا يعد صاحب السفينة مسئولا بمجرد الاخلال بالاحكام السابقة » •

٤٧٥ — دعوى المسئولية عن التصادم : ترفع دعوى المسئولية عن التصادم وفقا للمادة ٢٤٦ من التقنين البحرى أمام احدى المحاكم الآتية :

١ — محكمة المدعى عليه أو محكمة ميناء تسجيل السفينة الصادمة ، أى يكون للمدعى الخيار بيد رفع الدعوى أمام محكمة موطن المدعى عليه أو أمام محكمة ميناء تسجيل السفينة التى ارتكبت التصادم •

٢ — محكمة الميناء الذى وقع فيه التصادم ، اذا حصل التصادم فى المياه الاقليمية الليبية • وتختص المحكمة التابع لها أول ميناء ليبى تدخله احدى السفن المتصادمة بعد وقوع التصادم ، باجراء كل تحقيق أو كشف فنى بواسطة خبير مختص تنتدبه المحكمة لهذا الغرض •

ولا تخضع دعوى التعويض عن الاضرار الناجمة عن التصادم لأى احتجاج أو دفع بعدم القبول ، (المادة ٢٤٥) ، أى لا يلتزم المدعى فى هذه الدعوى أن يقوم بعمل احتجاج ضد السفينة الصادمة لكى تعتبر دعواه مقبولة بعد ذلك • كما هو الحال فى القانون المصرى حيث يلتزم المضرور أن يحرر احتجاج ضد المخطىء خلال ثمانية وأربعين ساعة من وقت وقوع التصادم والا اعتبرت دعوى التصادم غير مقبولة[1] •

---

(١) مؤلفنا فى القانون البحرى المصرى رقم ٥٤١ •

ومن ناحية أخرى لم يلزم القـانون الليبى المـدعى فى دعوى التصادم برفع الدعوى خلال مدة قصيرة ، كما فعل المشرع المصرى عنـدما نص على وجوب رفع الدعوى خلال واحد وثلاثين يوما من تاريخ الاحتجاج المشار اليه آنفا . وانما أخضع التقنين البحرى الليبى دعوى التصادم للتقادم ، فتقضى المـادة ٢٤٧ ، بأن يسقط بالتقادم حق كل دعاوى التعويض عن الاضرار الناجمة عن التصادم بانقضاء سنتين بعد الحادث . غير أن دعوى المطالبة بالفرق عند دفع احـدى السفينتين نصيبا أكبر مما تلتزم به ، عند وقوع وفاة أو ضرر بدنى والتزام السفينة بالتضـامن فى مواجهة المضرور ، تسقط بمضى سنة واحدة من يوم الدفع .

وقد رأينا أن التعويض عن التصادم يعتبر من الديون البحرية الممتازة من المرتبة الرابعة [1] .

---

(١) أنظر ما تقدم رقم ١٠٣ .

الباب الثانى

الإنقاذ البحرى

٤٧٦ — تمهيد وتقسيم : نظم التقنين البحرى الليبى ، موضوع الانقاذ البحرى فى المواد من ٢٤٨ الى ٢٥٧ وقد استقى أحكام هذا الموضوع من نصوص المعاهدة الدولية المتعلقة بالانقاذ والمساعدة البحرية والمبرمة فى بروكسل بتاريخ ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠ • وقد عدلت هذه المعاهدة بتاريخ ٢٧ مايو سنة ١٩٦٧ •

وقد وردت أحكام الانقاذ البحرى فى التقنين البحرى الليبى فى الفصل الثانى من الباب السابع المتعلق بالأخطار البحرية تحت عنوان « المساعدة والانقاذ » ولذا قد يثور التساؤل حول الفرق بين هذين الاصطلاحين • ونلاحظ أن القانون الانجليزى يستعمل دائما اصطلاح « الانقاذ «salvage » والذى يشمل انقاذ السفن وانتشال الحطام الغارق ، بينما يستعمل القانون الفرنسى ، اصطلاح « المساعدة «assistance» للدلالة على انقاذ السفن واصطلاح الانقاذ على انتشال الحطام ، ونظم أحكام المساعدة البحرية فى الفصل الثانى من القانون الصادر فى ٧ يوليو سنة ١٩٦٧ (١) • أما معاهدة بروكسل فانها استعملت الاصطلاحين معا وهكذا فعل المشرع الليبى •

ونحن من جانبنا نفضل استعمال اصطلاح « الانقاذ البحرى » ، على أن يخرج من نطاقه انتشال الحطام ، لان هذا الاصطلاح أكثر

(١) انظر نصوص هذا القانون فى D.M.F. — ١٩٦٧ — ٦٣٦ •

دلالة على المعنى المقصود عنه ، وأصدق تعبيرا عنه ، اذ تؤدى المساعدة البحرية فى النهاية الى انقاذ السفينة •

ونقسم دراستنا فى هذا الباب الى ثلاثة فصول ، يتعلق الاول بتعريف الانقاذ البحرى وبيان شروطه ، ونعرض فى الثانى لاحكام الالتزام بالانقاذ ، ثم نتكلم فى الثالث عن مكافأة الانقاذ •

الفصل الأول

تعريف الإنقاذ البحرى وشروطه

٤٧٧ — تعريف : يعرف الانقاذ البحرى بأنه الخدمة التى تقدمها سفينة لسفينة أخرى بقصد انقاذها أو ما عليها من أشياء ومن عليها من أرواح ، متى كانت هذه السفينة الاخيرة فى حالة خطر فى البحر [١] .

وتعرف المادة ٢٤٨ من التقنين البحرى الانقاذ بأنه الاعمال التى تقوم بها احدى السفن لمساعدة أو انقاذ سفينة أخرى فى خطر أو انقاذ الاشياء الموجودة على متنها أو أجرتها أو أجرة ركابها ، حتى فى حالة ترك بحارتها لها . أى ان تطبق قواعد الانقاذ البحرى فى القانون الليبى يقتصر على انقاذ الاموال ، ولذا تسرى أحكام الانقاذ البحرى ، حتى فى حالة عدم وجود أرواح بشرية على السفينة وذلك متى ترك كل الاشخاص ، السفينة المعرضة للخطر ، حتى بحارتها . لان انقاذ الارواح يعد فى القانون الليبى ، التزاما قانونيا ، يترتب على الاخلال به عقوبة جنائية [٢] . كما أن القيام بانقاذ الارواح على استقلال لا يترتب كما سنرى ، حقا فى المكافأة .

وانما يلاحظ أن انقاذ أجرة السفينة وأجرة ركابها لا يتصور الا بانقاذ البضاعة والمسافرين .

٤٧٨ — شروط الانقاذ البحرى : يتبين من التعريف السابق أنه يشترط توافر العناصر الآتية لكى نكون بصدد انقاذ بحرى :

---

(١) وهذا هو تقريبا تعريف Kennedy فى مؤلفه The law of Salvage لندن الطبعة الثالثة ص ٢ ، نقلا عن تشورلى وجايلز ص ٣٥٣ .

(٢) وتقضى المادة ٣٨٨ من تقنين العقوبات الليبى على أن يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز شهرا او بغرامة لا تجاوز عشرة جنيهات [illegible] من وجد شخصا ميتا او يبدو أنه ميت ، او وجد شخصا جريحا او فى [illegible] ولم يقدم له المساعدة اللازمة او لم يبلغ السلطات عنه .

أولا : خدمة تقدمها سفينة لأخرى : يشترط لكى يكون الانقاذ بحريا ، أن تكون خدمة الانقاذ بين سفينتين بالمعنى القانونى ، فلا يعد الانقاذ بحريا فى حكم القانون الليبى اذا كانت احدى العائمتين طرفى عملية الانقاذ من المراكب التى تقوم بالملاحة الداخلية ، اذ تنص المادة ٢٤٨ صراحة على وجوب اتمام عملية الانقاذ بين سفينتين • وعلى العكس من ذلك ، فان معاهدة بروكسل تعتبر من قبيل الانقاذ البحرى، الخدمات التى تؤدى بين السفينة البحرية ومراكب الملاحة الداخلية [1] •

ولا يقصد بالخدمة التى تقدمها السفينة أن تقتصر نتيجتها على انقاذ سفينة أخرى ، بل قد تكون نتيجة هذه الخدمة انقاذ الركاب[2] أو ملحقات السفينة أو البضاعة أو أجرة نقل البضائع • وانما لا يعتبر من قبيل الانقاذ البحرى ، انقاذ المنشآت الموجودة فى الموانىء والتى لا تقوم بملاحة بحرية ، كذلك لا يعتبر انتشال الحطام من قبيل الانقاذ البحرى [3] •

ويذهب رأى الى أن الخدمة التى تقدم الى السفينة يجب أن تتضمن عملا ماديا [4] ، الا أننا نرى مع الرأى الراجح ، أنه يكفى أن تتضمن الخدمة مجرد تقديم معلومات الى السفينة المعرضة للخطر تفيد فى انقاذها [5] •

---

(١) أخذ بنفس الحكم القانون الفرنسى ومشروع القانون البحرى المصرى •

(٢) وذلك متى كانت أجرة السفر مستحقة لدى وصول الراكب ، لأن الانقاذ البحرى يرد هنا على أجرة الركاب •

(٣) ويعد انتشال الحطام من قبيل الانقاذ البحرى فى القانون الانجليزى •

(٤) ريبير فى الوجيز رقم ٥٠٩ ومن هذا الرأى فى مصر مصطفى طه أ[illegible]ل رقم ٨٦٨ والوجيز رقم ٤٨٦ •

(٥) Le Clère (J.): L'assistance aux navire et le sauvetage des épaves, Paris 1954, p. 128. ومن هـذا الرأى فى مصر ، على يونس ج ٣ =

ثانيا : أن تتم الخدمة فى البحر : لكى يعتبر الانقاذ بحريا ، فان الخدمة التى تقدمها سفينة الى أخرى يجب أن تتم فى البحر ، اذ الاصل أن القانون البحرى ، لا يسرى الا على الوقائع التى تحدث فى البحر ، الا اذا نصت بعض أحكامه صراحة على غير ذلك ، كما هو شأن التصادم مثلا (المادة ٢٣٦) .

وبالنسبة للانقاذ فان المادة ٢٤٨ ، لم تنص على جواز أن يتم فى مكان آخر غير البحـــر ، لذلك فاننا نطبق القاعدة العامة فى القـــانون البحرى ، من حيث تطلب حصول الوقائع التى يسرى عليها فى البحر . ومع ذلك فان المعاهدة الدولية الخاصة بالمساعدة والانقاذ تنص على سريان أحكامها دون اعتبار للمياه التى يتم فيها الانقاذ [(١)] .

على أنه لا يعد انقاذا بحريا ، الخدمة التى تقدم من البر الى السفينة ولو ترتب على ذلك انقاذها ، كالقاء الحبال اليها من البر ، وانما يعد هذا العمل من قبيل الفضالة [(٢)] .

ثالثا : وجود حالة خطر : يبين من تعريف الانقاذ البحرى الوارد فى المـــادة ٢٤٨ بحـــرى ، أنه يتعين أن تكون السفينة التى تقـــدم لها خدمة الانقاذ فى حالة خطر جدى ، ولكن ليس من المحتم أن يكون

= رقم ٢١٤٧ مكرر وعلى جمال الدين ج ٢ رقم ٦٧١ ، على البارودى رقم ٢٣٣ . كما استقر القضاء الانجليزى على هذا المعنى ، انظر تشورلى وجايلز ص ٢٥٨ .

(١) وهذا هو نفس الحكم فى القانون الفرنسى ومشروع القـــانون البحرى المصرى .

(٢) ريبير ج ٣ رقم ٢١٤٧ مكرر وعكس ذلك شوفو رقم ٨٩٤ وليكلير فى مؤلفه المشار اليه آنفا ص ١٢٧ .

الخطر الذى تتعرض له السفينة حالا [1] ، وانما يكفى أن يكون محتملا بشرط أن يكون جديا • ويقصد بالخطر فى هذا المجال ، الظروف التى تجعل هلاك السفينة محتملا [2] •

ووجود حالة الخطر الذى يهدد السفينة ، هو الذى يفرق الانقاذ البحرى عن القطر والارشاد [3] • اذ قد تتم عملية الانقاذ عن طريق القطر أو الارشاد ، وذلك بأن تقطر السفينة التى تقوم بالانقاذ السفينة المعرضة للخطر حتى ميناء قريب ، أو أن تقوم السفينة المنقذة بارشاد السفينة المعرضة للخطر الى ميناء مأمون • فاذا لم تكن السفينة التى تتلقى خدمة القطر أو الارشاد فى حالة خطر ، فلا نكون بصدد انقاذ بحرى • وتطبيقا لذلك حكم بأنه اذا كانت الخدمة التى طلبتها احدى السفن من سفينة أخرى ، بقطرها ليست نتيجة تعرض الأولى للخطر ، وانما توفيرا للوقت ، فلا يعد هذا من قبيل المساعدة البحرية [4] •

٤٧٩ — الانقاذ بين السفن الشقيقة :اذا قامت سفينة بانقاذ سفينة أخرى تابعة لنفس المجهز ، فاننا نكون بصدد انقاذ بحرى ، أى لا تغير الصلة بين السفينتين ، من توافر شروط الانقاذ البحرى من الناحية القانونية ، وقد نصت المادة ٢٥٢ بحرى صراحة على أنه تستحق المكافأة وان وقعت المساعدة والانقاذ بين سفن مالك واحد • ويقال فى تبرير

---

(١) تشورلى وجايلز ص ٢٥٧ ، وقد تطلبت محكمة استئناف Douai مع ذلك فى حكمها بتاريخ ١٩ مايو ١٩٦٠ ، ان يكون الخطر الذى يهدد السفينة محدقا او وشيك الوقوع imminent ، D.M.F. — ١٩٦٠ — ٤٩٥ •

(٢) على جمال الدين رقم ٦٧١ •

(٣) نقض فرنسى فى ٢٥ أكتوبر ١٩٦١ D.M.F. — ١٩٦٢ — ١١ •

(٤) استئناف Poitiers فى ١٥ فبراير سنة ١٩٦١ D.M.F. — ١٩٦١ — ٢٩٨ •

ذلك أن كل سفينة تكون ثروة بحرية مستقلة ، يتعلق بها حقوق الدائنين، وأن مكافأة الانقاذ تدخل ضمن عناصر الثروة البحرية ، ويترتب بالتالى عليها حق لدائنى المجهز [1] ، فالمسألة اذن ليست قاصرة على مالك السفينة ، بحيث كان يمكن القول أن دين المكافأة ، لا ينشأ فى هذه الحالة على أساس وحدة شخص المدين والدائن • ومن ناحية أخرى فقد نصت المادة ٣٣٥ الواردة فى عقد التأمين البحرى ، على أنه اذا تصادمت سفن مملوكة لمستأمن واحد أو تبادلت المساعدة ، جرت التسوية كما لو كانت لمجهزين مختلفين •

---

(١) على يونس رقم ١٥٥ •

الفصل الثاني

الإلتزام بالإنقاذ

٤٨٠ — تمهيد : لم يكن الالتزام بالانقاذ البحرى مقررا كالتزام قانونى ، سواء بالنسبة للاشخاص أو الاموال الموجودة فى البحر والمعرضة للخطر ، لان الشخص لا يلتزم طبقا للقواعد العامة ، الا بعدم الاضرار بالغير ، فلا يلتزم بتقديم المعونة للاشخاص أو بانقاذ الاموال المعرضة للخطر ، ومع ذلك فانه متى قام شخص بانقاذ مال من خطر الهلاك ، فيحق له طبقا للقواعد العامة أن يسترد ما تكبده من مصاريف فى أداء هذا العمل ، وأن يعوض عن الضرر الذى لحقه بسبب قيامه بالعمل ، طبقا لقواعد الفضالة .

بيد أنه نظرا لما يترتب على الحوادث البحرية من أضرار جسيمة فى الارواح والاموال [1] ، مع امكان تقديم المعونة من سفينة الى أخرى ، فقد فرض القانون البحرى الالتزم بالانقاذ . بل أصبح الالتزام بانقاذ الارواح فى بعض التشريعات ، التزما يؤدى الامتناع عنه الى ارتكاب جريمة يعاقب عليها قانون العقوبات [2] .

---

(١) من ذلك مثلا انه فى سنة ١٩٥٢ وطبقا لاحصائيات هيئة اللويدز ، فقد غرقت ٢٢٥ سفينة ، اختفت من بينها عشر سفن دون أن تترك أثرا . وفى يونيو سنة ١٩٣١ غرقت السفينة سان فيليبر وغرق معها ٤٠٠ شخص فى دقائق ، كما نتج عن حادث السفينة لاموريسيير سنة ١٩٤١ غرق ١٤٢ شخصا . انظر مؤلف ليكلير ص ٩٥ .

(٢) انظر من ذلك نص المادة ٥٩٣ من تقنين العقوبات الايطالى وكذلك نص المادة ٣٨٨ من تقنين العقوبات الليبى ، ويلاحظ أن القانون الايطالى يشدد العقوبة اذا ترتب على الامتناع عن الانقاذ حصول جروح بدنية خطيرة ، أما اذا ترتب على الامتناع وقوع وفاة فان العقوبة تضاعف .

وقد رأينا أن التقنين البحرى الليبى يفرض هذا الالتزام على ربان السفينة التى ارتكبت التصادم بالنسبة للسفينة الاخرى (المادة ٢٤٢) وقد فرض القانون الفرنسى نفس الالتزام بنصوص التشريع الصادر فى ١٠ مارس سنة ١٨٩١ ، كما قررته المعاهدة الدولية الخاصة بالتصادم •

ونعرض فيما يلى للالتــزام بالانقاذ وفقا لأحــكام القانون الليبى •

٤٨١ — التزام بانقاذ الاشخاص : ينشىء قانون العقوبات الليبى ، التزاما على عاتق كل شخص يجد شخصا فى حالة خطر ، بأن يقدم المساعدة اللازمة له ، ويؤدى التخلف عن هذا الالتزام الى ارتكاب المتخلف لجريمة يعاقب عليها المادة ٣٨٨ من تقنين العقوبات بالحبس أو الغرامة •

ومن ناحية أخرى فان المادة ٥٧ من تقنين العقوبات الليبى تنص على أنه لا يعاقب أحد على فعل يعتبر جريمة قانونا ، اذ كان الضرر أو الخطر الذى يترتب عليه وجود الجريمة لم ينشــأ عن عمله أو تقصيره • وتطبق على الممتنع أحكام الفاعل اذا لم يحل دون وقوع حادث يفرض القانون الحيلولة دون وقوعه • أى ان القانون الليبى يسوى فى العقاب عند ارتكاب جريمة ما ، بين من يرتكب الجريمة بسلوك ايجابى ، ومن يرتكبها بمجرد الامتناع ، الا أنه بالنسبة للممتنع فيعد مرتكبا لجريمة اذا لم يحل دون وقوع حادث يفرض القانون على الممتنع الالتزام بالحيلولة دون وقوعه • وقد رأينا أن أساس الالتزام بانقاذ الاشخاص فى البحار فى القانون الليبى ، هو نص المادة ٣٨٨ من تقنين العقوبات [1] •

---

(١) انظر مؤلف الدكتور احمد الالفى بعنوان شرح قانون العقوبات الليبى « القسم العام » سنة ١٩٦٩ رقم ٤٠٢ •

ولكل ما تقدم فان الالتزام بانقاذ الاشخاص فى القانون الليبى لا يؤدى الى تطبيق أحكام الانقاذ البحرى عليه لان التقاعس عنه يؤدى الى ارتكاب جريمة كما بينا .

٤٨٢ — انقاذ الأموال : اذا كان التقنين البحرى الليبى قد نظم قواعد الانقاذ البحرى ، وقصر هذا التنظيم على انقاذ الاموال ، فانه لم يقرر التزاما بانقاذ الاموال على عاتق ربان السـفينة التى تلتقط اشارة استغاثة من سفينة أخرى [١] . وانما فرض القانون الليبى الالتزام بالانقاذ بالنسبة لانقاذ الاشخاص وفقا لنص المادة ٣٨٨ من تقنين العقوبات ، كما فرض الالتزام بانقاذ الأشخاص والاموال عند وقوع التصادم وفقا للمادة ٢٤٢ من التقنين البحرى ، أى ان انقاذ الاموال فى البحر أمر اختيارى متروك لتقدير الربابنة سواء من ناحية طلبه أو من ناحية الاستجابة الى هذا الطلب ، الا فى حالة التصادم ، وانما اذا تمت عملية انقاذ أموال فى البحر فان اتمام هذه العملية قد يرتب حقا فى المكافأة للسفينة المنقذة ، ولو تم الانقاذ دون طلب من السفينة المعرضة للخطر ، وذلك متى توافرت شروط استحقاق المكافأة، كما سنرى فيما بعد [٢] .

بيد أنه يلاحظ أن القيام بانقاذ الاشخاص فى البحر ، يستتبع فى معظم الأحوال ، انقـاذ الأموال ، لأن الارواح لا تتعرض للخطر فى البحر الا اذا كانت على متن سفينة ، كما أن محاولة انقاذ الربان والبحارة الموجودين على ظهر سفينة تجارية ناقلة للبضاعة يسـتتبع بالتالى انقاذ البضائع ، الا اذا تمكن الربان والبحارة من اللجوء الى

---

(١) وهى الاشارة المعروفة دوليا بالحروف S.O.S. «Save our souls»

(٢) انظر لاحقا رقم ٤٨٧ .

البر عند تعرض السفينة للغرق ، ففى هذه الحالة لا يكون انقاذ السفينة أو ما عليها من البضائع الزاميا [1] .

كما نلاحظ أنه متى قام ربان احدى السفن بانقاذ الارواح المعرضة للخطر على ظهر السفينة فانه من النادر ألا يقوم بانقاذ السفينة والبضاعة أيضا ، لأن انقاذ الأموال دون انقاذ الأرواح ، هو وحده الذى يعطى للمنقذ الحق فى مكافأة الانقاذ ، كما سنرى فى الفصل التالى .

٤٨٣ — انقاذ الذى تقوم به سفن الدولة : رأينا أن المادة ٢٤٤ الواردة فى فصل التصادم ، تستبعد صراحة تطبيق أحكام التصادم البحرى على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لخدمة عامة ؛ ولم يرد نص مماثل بخصوص الانقاذ البحرى فى التقنين البحرى الليبى .

وقد كانت المعاهدة الدولية الخاصة بالمساعدة والانقاذ تنص فى مادتها الرابعة عشر على استبعاد السفن الحربية وسفن الدولة التى تقوم بخدمة عامة من تطبيق أحكامها ، الا أن هذا الحكم قد تعدل بمقتضى بروتوكول صدر فى بروكسل بتاريخ ٢٧ مايو سنة ١٩٦٧ [2] . وعلى ذلك أصبح من المقرر ، خضوع سفن الدولة لاحكام الانقاذ البحرى ، وتستحق بالتالى مكافأة عن عمليات الانقاذ التى تقوم بها، كما تلتزم بأداء مكافأة عن خدمات الانقاذ التى تقدم لها سواء من سفينة تجارية أو سفينة مخصصة لخدمة عامة .

---

(١) انظر ريبير جـ ٣ رقم ٢١٤١ .

(٢) وقد صوتت الولايات المتحدة ضد هذا البروتوكول . انظر مقال Claire Legendre بعنوان مؤتمر بروكسل الدبلوماسى لسنة ١٩٦٧ D.M.F. — ١٩٦٧ — ٥١٥ .

ونرى ، ازاء خلو التقنين البحرى الليبى من نص يتعلق بسريان أحكام الانقاذ البحرى على سفن الدولة ، أن تسرى هذه الأحكام على الانقاذ الذى تقوم به السفن التابعة للدولة ، كالسفن التابعة لسلطات الموانىء الليبية .

الفصل الثالث

مكافأة الإنقاذ

٤٨٤ — نتكلم فى فرعين عن شروط استحقاق المكافأة ، ثم عن تقدير المكافأة والوفاء بها .

الفــرع الأول

شروط اســتحقاق المكافأة

٤٨٥ — النص القانونى : تنص الفقرة الأولى من المادة ٢٤٩ من التقنين البحرى على أنه « يترتب على كل عمل من أعمال المســاعدة أو الانقاذ ، أداء جعل معقول ، اذا نتج عنه نفع ، ولا يستحق أى جعل اذا لم تتأت منفعة من المساعدة أو الانقاذ » .

وعلى ذلك فانه حتى تستحق مكافأة الانقاذ ، والتى يعبر عنها القانون الليبى بالجعل ، فلابد من أن تؤدى الخدمة التى تقدم للسفينة المعرضة للخطر الى نتيجة مفيدة ، وتستحق المكافأة سواء أكان الانقاذ البحرى الزاميا (كما فى حالة التصادم) أو اختياريا . على أنه لاتستحق المكافأة ، اذا تم الانقاذ تنفيذا لالتزام تعاقدى يربط السفينة المنقذة بالسفينة المعرضة للخطر ، كالقطر والارشاد .

ونعرض فيما يلى لشروط استحقاق المكافأة بشىء من التفصيل .

٤٨٦ — أولا : تحقق النتيجة المفيدة : يجب أن تحقق الخدمة ،

التى تقدمها السفينة المنقذة ، نتيجة مفيدة ، بالنسبة للسفينة المعرضة للخطر [1] • على أن ذلك لا يعنى ، أنه يشترط لاستحقاق المكافأة ، أن يكون الانقاذ كاملا ، فيكفى أن تتحقق فائدة للسفينة المعرضة للخطر، من الخدمة التى تقدمها السفينة المنقذة ، ولو كانت فائدة جزئية • وعلى ذلك تعتبر عملية الانقاذ البحرى من العمليات الاحتمالية التى قد تحقق أو لا تحقق فائدة لطرفيها • بيد أنه اذا لم ينتج عن الانقاذ فائدة بالنسبة للسفينة المعرضة للخطر ، فان هذا لا يخل بحق السفينة التى قدمت خدمة الانقاذ ، فى استرداد النفقات التى حتمتها الظروف ، والحصول على تعويض عن الضرر الذى لحقها بسبب قيامها بعملية الانقاذ ، على أساس أحكام الفضالة وفقا للقواعد العامة [2] •

ولا يشترط أن تكون الخدمة المقدمة من السفينة المنقذة خدمة مادية، بل يكفى أن تكون مجرد معلومات قدمت الى السفينة المعرضة للخطر ، مادامت قد ساعدتها فى النهاية على الخروج من حالة الخطر •

وتطبيقا لذلك حكم فى انجلترا بأنه « متى كانت احدى السفن معرضة لخطر جسيم ، وأرسلت اشارة استغاثة التقطتها احدى السفن، وأجابت عليها وخلال محاولتها الوصول الى السفينة المعرضة للخطر ، تعرضت هى الاخرى لخطر منعها من الوصول الى السفينة الاولى ، فاكتفت بارسال ارشادات ملاحية ترتب عليها تمكين السفينة التى طلبت المساعدة من اجتياز منطقة الخطر ، فان السفينة التى أعطت هذه

---

(١) ويعبر عن هذا الشرط بالعبارة «No Cure Mo Pay»

(٢) وتقضى المادة ١٩٨ من التقنين المدنى بأن يعتبر الفضولى نائبا عن رب العمل ولو لم تتحقق النتيجة المرجوة ، ويلتزم رب العمل بتعويض الفضولى عن التعهدات التى التزم بها وان يرد له النفقات الضرورية والنافعة التى سوغتها الظروف وأن يعوضه عن الضرر الذى لحقه بسبب قيامه بالعمل .

الارشادات تستحق مكافأة انقاذ عن هذه المعونة المعنوية » [1] ، اذ أنها أدت الى نتيجة مفيدة بالنسبة للسفينة التى طلبت المساعدة .

٤٨٧ — ثانيا : يجب ألا تقتصر النتيجة على انقاذ الأشخاص : تقضى الفقرة الأولى من المادة ٢٥٦ من التقنين البحرى بأنه لا يستحق أى جعل على انقاذ الاشخاص . وعلى ذلك فانه اذا نتج عن الخدمة التى قدمت للسفينة انقاذ أشخاص فقــط ، فلا تستحق السفينــة المنقذة أية مكافأة ، ويقال فى تبرير ذلك أن الحياة البشرية تستعصى على التقدير بالمال [2] ، فضلا عن أن هناك التزاما قانونيا على عاتق رجال البحر بانقاذ الارواح البشرية المعرضة للخطر [3] . على أنه لما كان الغالب أن يقترن انقاذ الأشخاص بانقاذ السفينة والبضاعة ، وتســتحق مكافأة الانقاذ بالتالى ، فانه فى هذه الحالة يكون لمنقــذى الاشخاص حصة فيها ، وقد نصت الفقرة الثانية من المادة ٢٥٦ بحرى صراحة على ذلك بقولها :

« ولمنقذى الأرواح البشرية المتدخلين فى معرض الأخطار نفسها، حق فى حصة عادلة من الجعل الذى يمنح لمنقذى السفينة وشحنتها وتفرعاتهما » . والمقصود من هذه الحصــة تعويض منقذى الأرواح البشرية عما بذلوه من جهد استثنائى عند انقاذ الاشخاص .

٤٨٨ — ثالثا : الا يكون تقديم خدمة الانقاذ تنفيذا لالتــزام تعاقدى : لا تستحق المكافأة ، اذا كانت الخدمة التى تقدمها السفينة لغيرها من السفن ، تنفيذا لالتزام ناشىء عن عقد سابق بين السفينة

(١) صدر هذا الحكم فى سنة ١٩٣٦ واشار اليه تشورلى وجايلز ص ٢٥٨ و ص ٢٥٩ .

(٢) شونو رقم ٨٧٩ .

(٣) انظر ما تقدم رقم ٤٧٩ .

المنقذة والسفينة المعرضة للخطر ، غير اتفاق الانقاذ • وعلى ذلك ، اذا كان هناك عقد قطر بين السفينتين ، فان قيام السفينة القاطرة بمساعدة السفينة المقطورة ، يعتبر تنفيذا لعقد القطر ، ويدخل فى تقدير الاجر المتفق عليه ، قيام القاطرة بهذه الخدمة • ومع ذلك اذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية تخرج من نطاق التزامات عقد القطر ، فانها تستحق مكافأة اضافية ، الى جانب الأجر المتفق عليه فى عقد القطر • وقد نصت المادة ٢٥١ صراحة على ذلك عندما قضت بأنه لا يحق أى جعل للسفينة القاطرة عن مساعدتها أو انقاذها للسفينة المقطورة بها أو لشحنتها ، ما لم تقم بأعمال غير معتادة لا يمكن اعتبارها تنفيذا لعقد القطر •

٤٨٩ — رابعا : قبول السفينة المعرضة للخطر لخدمة الانقاذ :
تنص المادة ٢٥٠ من التقنين البحرى على أنه « لا يحق أى جعل للاشخاص الذين يشتركون فى أعمال المساعدة اذا كانت السفينة المغاثة قد منعتهم عن اغاثتها منعا صريحا معقولا » • أى انه يشترط لاستحقاق مكافأة الانقاذ قبول السفينة المعرضة للخطر لمساعدة السفينة التى تقوم بانقاذها ، سواء كان هذا القبول صريحا أو ضمنيا، ويستفاد القبول الضمنى من عدم اعتراض السفينة المعرضة للخطر صراحة على قيام السفينة المنقذة بخدمة الانقاذ •

ومع ذلك ، فاذا قامت سفينة بتقديم خدمة الانقاذ الى سفينة معرضة للخطر ، برغم رفض ربان السفينة الاخيرة صراحة للمساعدة، فان ذلك لا يخل بحق السفينة المنقذة فى مكافأة الانقاذ ، متى ثبت أن هذا الرفض لم يكن له ما يبرره • وهذا ما قصدته المادة ٢٥٠ عندما قررت عدم استحقاق المكافأة اذا رفضت السفينة المغاثة خدمة الانقاذ رفضا صريحا معقولا [1] •

---

(١) ريبير ج ٣ رقم ٢١٥١ •

٤٩٠ — خامسا : الا يتسبب خطأ السفينة المنقذة فى جعل الانقاذ ضروريا : تنص الفقرة الأخيرة من المادة ٢٥٥ على أنه « لايجوز للمحكمة أن تنقص الجعـل أو تبطله اذا تبين أن الانقاذ أو المساعدة اقتضاها خطأ المنقذين » • وعلى ذلك اذا وجدت السفينة فى خطر نتيجة خطأ سفينة أخرى ، ثم قامت السفينة الأخيرة بخدمة الانقاذ ، فانهـا لا تستحق الا مكافأة انقاذ ضئيلة أو لا تستحق مكافأة على الاطلاق ، كما لو وقع التصادم بين سفينتين وقامت السفينة المخطئة بانقـاذ السفينة المضرورة ، لان السفينة المنقذة تلتزم باصلاح الضرر الناشىء عن خطئها [١] •

كذلك تحرم السفينة المنقذة من المكافأة أو يحكم بتخفيضها ، اذا ثبت أن المنقذين ارتكبوا جرائم سرقة أو اخفاء أشياء مسروقة أو غيرها من أعمال الاجرام أو الاحتيال (المادة ٢٥٥) •

الفـرع الثـانى

تقدير المكافأة والوفاء بهـا

٤٩١ — طرق تقدير المكافأة : قد يتم تقدير المكافأة ، اما باتفاق الطرفين ، أو يتولى القاضى تقديرها • وان كان الغالب أن يتم التقدير عن طريق التحكيم •

وتنص المادة ٢٥٤ من التقنين البحرى على أن « للمحكمة أن تلغى أو أن تعدل ، بناء على طلب أحد المتعاقدين ، كان اتفاق مساعدة أو أنقاذ ، نشأ فى وقت الخطر وتحت تأثيره ، اذا اعتبرت أن شروط الاتفاق غير عادلة • ولها أيضا فى جميع الاحوال بناء على طلب الجهة ذات

(١) شوفو رقم ٨٨٦ •

الشأن أن تلغى أو تعدل الاتفاق ، اذا ثبت لها حصول رضاء أحد الفريقين بسبب غش أو احتيال أو كتم معلومات أو اذا كان الجعل مرهقا ولا يتناسب والخدمة المقدمة •

وتطبيقا لهذا النص يبطل الاتفاق على تقدير مكافأة الانقاذ أو يعدل القاضى هذا الاتفاق فى حالتين :

(الأولى) اذا تبين القاضى أن تقدير المكافأة كان مبالغا فيه لابرام الاتفاق تحت تأثير الخطر القائم عند تقديم خدمة الانقاذ ، وأساس الابطال أو التعديل هنا ، أنه لا يمكن الاعتداد بارادة ربان السفينة المعرضة لخطر الهلاك ، بسبب الظروف التى يتم فيها الاتفاق واضطرار السفينة المعرضة للخطر الى قبول شروط السفينة المنقذة لكى تنجو من الهلاك •

(الثانية) اذا تبين القاضى أن المبالغة فى تقدير المكافأة يرجع الى تدليس من جانب ربان السفينة المنقذة بالمبالغة فى طبيعة الخطر الذى تتعرض له السفينة المغاثة الأمر الذى يضطرها الى قبول الشروط المعروضة •

ويلاحظ أن حق طلب ابطال الاتفاق أو تعديله ليس قاصرا فقط على السفينة التى تطلب المساعدة ، وانما يجوز أيضا للسفينة المنقذة ، اذا كانت قيمة المكافأة المتفق عليها لا يتناسب مع الخدمة التى أدتها السفينة الأخيرة ، واضطرت الى قبول الاتفاق حتى تقوم بانقاذ السفينة المعرضة للخطر بمن عليها من أرواح بشرية ، وهو التزام يفرضه القانون على عاتق ربان السفينة المنقذة ويترتب على تقاعسه عن تنفيذه تعرضه للعقاب وفقا لنص المادة ٣٨٨ من تقنين العقوبات

الليبى . أو كما لو أخفى ربان السفينة المغاثة ، حقيقة وضع السفينة والخطر الذى تتعرض له وصعوبة عملية الانقاذ [1] .

ونظرا للظروف الخاصة التى تتم فيها عملية الانقاذ البحرى على النحو الذى عرضنا له ، فانه لا يمكن أن يعد الانقاذ من العقود البحرية ، بحيث تسرى عليه قواعد العقد .

٤٩٢ — عناصر تقدير المكافأة : اذا لم يتفق الطرفان على تقدير المكافأة أو كان التقدير مبالغا فيه زيادة أو نقصا ، فان القاضى يتولى تقديرها ، وفقا للاساسين اللذين نصت عليهما المادة ٢٥٥ وهما : [2]

الاساس الاول : ويحتوى على العناصر الآتية :

(أ) مدى نجاح أعمال المساعدة أو الانقاذ ، (ب) جهود السفينة المنقذة ، (ج) الخطر الذى تعرضت له السفينة المعانة وركابها وبحارتها وشحنتها والخطر الذى تعرضت له السفينة المنقذة ، (د) الوقت الذى استغرقته عملية الانقاذ ، (هـ) النفقات التى تكبدتها السفينة المنقذة ، من ذلك ثمن الوقود والاجور الاضافية للبحارة ، (و) الاضرار التى لحقت السفينة المنقذة أو البحارة وأخطار المسئولية التى يتعرض لها المنقذون ، سواء قبل الشاحنين أو الغير ، (ز) قيمة الادوات التى استعملت فى الانقاذ ، مع مراعاة اعتبار اعداد السفينة المنقذة لهذه الغاية ، اذ تستحق السفن المخصصة للانقاذ ، مكافأة أكبر من السفن التجارية التى تقوم بعملية انقاذ بصفة عابرة ، ذلك أن السفن المخصصة

---

(١) ريبير جـ ٣ رقم ٢١٧٠ .

(٢) ويتبع هذان الاساسان ايضا ، فى حالة تقدير المكافأة بطريق التحكيم .

للانقاذ لا تحصل على ربح آخر سوى المكافأة التى تستحقها بسبب القيام بعمليات الانقاذ [1] •

الاساس الثانى : قيمة الاشياء التى أنقذت ، ولم يحدد التقنين البحرى الليبى ، النسبة التى تستحقها السفينة المنقذة من قيمة الأشياء التى يتم انقاذها ، ولذلك فان تحديد هذا الأساس فى تقدير المكافأة يترك لما تراه المحكمة مناسبا دون أن تتقيد بنسبة معينة وانما على المحكمة أن تراعى ألا تزيد قيمة المكافأة على قيمة الأشياء التى تم انقاذها[2] ، (المــادة ٢/٢٤٩) •

٤٩٣ — توزيع المكافأة : تقضى المادة ٢٥٣ من التقنين البحرى بأن يحدد بالتراضى أو بالتقاضى مبلغ الجعل ونسبة توزيعه بين المنقذين أو بين مالكى كل سفينة منقذة وربانها وبحارتها • واذا كانت السفينة المنقذة أجنبية ، خضع التوزيع بين صاحبها وربانها ومستخدميها لقانون دولتها •

ومن هذا النص يبين أنه عند عدم الاتفاق ، يتولى القاضى ليس تحديد المكافأة فقط ، بل نسبة توزيعها بين السفن المنقذة اذا تعددت أو بين مالكى كل سفينة وربانها وبحارتها ، اذ يستحق هؤء نصيبا فى مكافأة الانقاذ ، وقد رأينا أنه برغم دخول مكافأة الانقاذ ضمن محل الامتيازات البحرية ، الا أن هذا النصيب الذى يخصص فى التــوزيع للربان والبحارة يستبعد من محل الامتياز [3] •

---

(١) ريبير ج ٣ رقم ٢١٧٨ — ٢ •

(٢) انظر فى اسس تقدير المكافأة اســتئناف رين فى ٩ مايو ١٩٦٣ D.M.F. — ١٩٦٤ — ٨٦ ، قرار تحــكيم فى ٤ يوليــو ١٩٦٠ D.M.F. — ١٩٦١ ١٠٥ وقــرار تحــكيم فى ١٨ نوفمبر ١٩٥٩ D.M.F — ١٩٦٠ — ٣٠٢ •

(٣) انظر سابقا رقم ١١٣ • وتقضى المــادة ١٥٦ من تقنين الملاحــة =

وتراعى المحكمة فى توزيع المكافأة بين المنقذين العناصر المقررة فى المادة ٢٥٥ بخصوص أسس تحديد المكافأة .

ولما كان منقذو الأرواح البشرية يستحقون حصة عادلة فى المكافأة التى تعطى لمنقذى السفينة وشحنتها وملحقاتها (المادة ٢/٢٥٦) ، فانه يجب أن تراعى هذه الحصة عند اجراء التوزيع .

ويلاحظ أنه اذا كانت السفينة المنقذة أجنبية ، فانه يراعى عند توزيع المكافأة ، ما يقضى به التشريع الذى تخضع له السفينة ، من قواعد فى هذا الشأن [1] .

٤٩٤ — المطالبة بالمكافأة : ترفع دعوى المطالبة بالمكافأة من مالك السفينة المنقذة ، على مالك السفينة المغاثة ، واذا أدى انقاذ السفينة ، الى انقاذ البضائع ، كان من حق مالك السفينة الاخيرة أن يطالب الشاحنين بالاسهام فى المكافأة ، على أساس اشتراكهم فى الخسارات المشتركة متى توافرت شروطها على ما سنرى فى الباب القادم .

وتختص بنظر دعوى المطالبة بمكافأة الانقاذ : محكمة موطن مجهز السفينة التى تم انقاذها ، ولكن تختص المحاكم الليبية بهذه الدعوى اذا حصل الانقاذ فى المياه الاقليمية الليبية طبقا لنص الفقرة (٣) من المـادة ٣ من تقنين المرافعات الليبى ، التى تقضى باختصاص القضاء

= البريطانى ببطلان كل اتفاق يتضمن تنازل الربان او البحارة عن نصيبهم فى مكافأة الانقاذ ، سواء تم الاتفاق قبل استحقاق المكافأة او بعد ذلك .

(1) تحدد [illegible] من اشترك فى الانقاذ فى توزيع المكافأة [illegible] التقنين البحرى الايطالى الذى يعطى المجهز ثلث المكافأة [illegible]

الليبى بنظر الدعاوى التى ترفع على الأجنبى ، اذا كانت الدعوى ناشئة عن واقعة حدثت فى ليبيا [١] .

وتعتبر مكافأة الانقاذ من الديون الممتازة فى المرتبة الثالثة طبقا لنص المادة ٤٨ من التقنين البحرى [٢] .

وتتقادم دعوى المطالبة بالمكافأة طبقا لنص المـادة ٢٥٧ من التقنين البحرى بانقضاء سنة من انتهاء أعمال المساعدة أو الانقاذ . وتخضع هذه المدة لأسباب الوقف والانقطاع المقررة فى القواعد العامة .

---

(١) انظر فى شرح المـادة الثالثة من تقنين المرافعات مؤلف الدكتور مصطفى كيرة فى قانون المرافعات الليبى .

(٢) انظر ما تقدم رقم ١٠٢ .

الباب الثالث

الخسارات المشتركة

٤٩٥ — تمهيد : قد يحدث أن تتعرض السفينة فى أثناء الرحلة البحرية ، لعاصفة شديدة ، أو لخطر ارتفاع الأمواج ، بحيث يصبح انقاذها متوقفا على تخفيف حمولتها ، بالقاء جزء منها فى البحر ، أو قد يقع للسفينة حادث بحرى ، يتعين على الربان فى سبيل انقاذ السفينة أو اعادة تعويمها ، أن ينفق مصاريف معينة ، كمكافأة الانقاذ أو أجرة قطر السفينة الى الشاطىء .

وتسمى الخسارات التى تحدث فى المثالين السابقين ، بالخسارات المشتركة أو الخسارات العامة general average, avaries communes وتعرف فى العمل باسم العوارية العمومية ، اذ أنها خسارة تقع فى سبيل السلامة العامة للسفينة أو للبضاعة ، وتتمثل الخسارة فى الحالة الأولى فى البضائع أو بعض ملحقات السفينة أو أجزائها التى ألقيت فى البحر ، أما فى الحالة الثانية فتتمثل فى المصاريف التى أنفقت فى سبيل سلامة السفينة بمن عليها من أشخاص وما عليها من بضائع . أى قد تكون الخسائر المشتركة ، خسارة أشياء أو خسارة مصروفات expenditure ، ويتحمل جميع ذوى الشأن فى الرحلة البحرية هذه الخسارات فيشترك فيها المجهز وأصحاب البضائع .

وتتميز الخسارات المشتركة عما يعرف بالخسارات الخاصة Particular average, avaries particuliers والتى تحدث

بسبب ما يصيب السفينة أو البضاعة من ضرر لا يرجع الى محاولة انقاذ السفينة ويتحمل الخسارة فى هذه الحالة من تصيبه ، سواء كان المجهز أو صاحب البضاعة .

وقد تكلم التقنين البحرى الليبى عن الخسارات البحرية أو كما يطلق عليها الخسائر البحرية (العوار) ، فى الفصل الثالث من البـــاب السابع الخاص بالأخطار البحرية ، فى المواد من ٢٥٨ الى ٢٨٤ .

ولم تبرم معاهدة دولية خاصة بالخسارات المشتركة ، الا أن جمعية القانون الدولى ، وضعت قواعد تنظم هذه المسألة فى مؤتمر عقد فى يورك سنة ١٨٦٤ وآخر فى أنفرس سنة ١٨٧٧ وتعرف هـــذه القواعد باسم قواعد يورك وأنفرس سنة ١٨٩٠ ، حيث تم اقرارها فى مؤتمر ليفربول سنة ١٨٩٠ . وقد لاقت هذه القواعد قبولا دوليا ، برغم أنها ليست لها صفة الالزام ؛ الا أنها حلت محل النصوص القانونية فى معظم الدول ، باتفاق الأفراد على اتباعها .

وقد تعرضت هذه القواعد لتعديلين ، الأول تم فى استكهلم سنة ١٩٢٤ ، والثانى فى أمستردام سنة ١٩٥٠ . ولاتزال هذه القواعـــد تحتفظ باسمها الأول ، « قواعد يورك وأنفرس » حتى بعد تعديلها فى استكهلم وأمستردام [١] .

---

(١) وتتضمن قواعد يورك وأنفرس المعمول بها حاليـــا سبع قواعد يشار اليها بالحروف من A الى G ، ثم تتضمن بعد ذلك ٢٢ قاعدة يشار اليها بالأرقام اللاتينية . ويلاحظ انه فى حالة عدم الاتفاق على الأخذ بقواعد يورك وأنفرس ، وجب اتمام تسوية الخسارة وفقا لقانون مينـــاء وصول البضاعة أو وفقا لقانون الميناء الذى انقطع فيه السفر (المـــادة ٢٧٢ من التقنين البحرى الليبى) . ويلاحظ ان قواعد التقنين البحرى الليبى الخاصة بالخسائر المشتركة قد تأثرت الى حد كبير بقواعد يورك وأنفرس .

٤٩٦ — تعريف الخسارات البحرية وانواعها : تعرف المادة ٢٥٨ من التقنين البحرى الليبى الخسارات البحرية ، بأنها كل ما يلحق بالسفينة أو شحنتها من ضرر أو هلاك أثناء الرحلة البحرية وكذلك كل ما يدفع لتأمين سلامة الرحلة من نفقات استثنائية أو غير مألوفة .

وتنص المادة ٢٦٠ على أن « الخسائر البحرية نوعان : خاصة ومشتركة » .

وتقضى المادة ٢٦١ بأن يتحمل الخسائر البحرية الخاصة صاحب الشىء المتضرر . وستكون الخسارات البحرية المشتركة محلا لدراستنا فى هذا الباب .

٤٩٧ — أصل نظم الخسارات المشتركة : يعتبر نظام الخسارات المشتركة من أقدم أنظمة القانون البحرى ، وتدل الابحاث التاريخية ، على أن نظام الخسارات كان معروفا فى جزيرة رودس بين سنة ٩١٦ وسنة ٧٠٠ قبل الميلاد . ثم ظهر هذا النظام فى قانون رودس للالقاء فى البحر Lex Rhodia de Jactu أيام حكم الفنيقيين . ونقله الرومان عن رودس ، وظهر فى مجموعة جستنيان . ثم طبق هذا القانون أيام الامبراطورية البيزنطية ، وانتقل الى قنصلية البحر فى القرن الرابع عشر [١] .

وانتقل نظام الخسارات المشتركة بعد ذلك الى مجموعة أوليرون التى كانت تتطلب موافقة الشاحنين على القاء البضائع فى البحر لتخفيف الحمولة ، حيث كان أصحاب البضائع يسافرون معها على السفينة الناقلة لها فى ذلك الوقت . وظهر هذا النظام فى الأمر الملكى الفرنسى

---

(١) انظر مؤلف دوفر فى التأمين البحرى A handbook المشار اليه سابقا ص ٥ وما يليها .

الصادر سنة ١٦٨١ الذى تطلب بدوره موافقة أصحاب البضائع ، ونقل التقنين التجارى الفرنسى الصادر سنة ١٨٠٧ هذا النظام عن الأمر الملكى الفرنسى •

٤٩٨ — الأساس القانونى لنظام الخسارات المشتركة : لما كان نظام الخسارات المشتركة ، يستوجب توزيع الخسارات التى حصلت بسبب التضحية ببعض البضائع أو ببعض أجزاء السفينة ، بين المجهز وأصحاب البضائع ، فانه يكون للمجهز الذى أصاب سفينته ضرر ، أن يرجع على الشاحنين الذين أنقذت بضاعتهم ، وللشاحنين أصحاب البضائع التى ألقيت فى البحر ، حق الرجوع على الشاحنين الآخرين المستفيدين من القاء البضائع فى البحر • فما هو الأساس القانونى لهذا الرجوع ؟

يؤسس بعض الشراح فى فرنسا هذا النظام على نظرية الاثراء بلا سبب ، التى تقضى بأنه لا يجوز لشخص أن يثرى على حساب الغير دون سبب مشروع ، فالمجهز وأصحاب البضائع التى أنقذت ، قد أفادهم الضرر الذى وقع لأصحاب البضائع الملقاة فى البحر ، ويلتزمون لذلك بالمساهمة فى هذه الأضرار[1] •

ويؤخذ على هذا الرأى ، أن نظام الخسارات المشتركة عرف قبل ظهور نظرية الاثراء بلا سبب بزمن طويل ، اذ لم تظهر هذه النظرية الا منذ عهد قريب على يد الفقه والقضاء •

كما أن نظرية الاثراء بلا سبب تفترض افتقار فى ذمة شخص يقابله اثراء فى ذمة الآخر • بينما اذا سلمنا بأن الخسائر المشتركة

---

(١) ليون كان ورينـو ج ٦ رقم ٨٧٠ ، دانجون ج ٣ رقم ١١٤٩ ، Vermond فى الوجيز رقم ١٦٢ •

تؤدى الى افتقار فى ذمة أصحاب البضائع التى ألقيت فى البحر ، فان هذا الافتقار لا يقابله اثراء فى ذمة المجهز الذى أنقذت سفينته أو فى ذمة أصحاب البضائع التى أنقذت ، وانما تجنب هؤلاء افتقارا كان يمكن أن يحدث بسبب غرق السفينة ، وأخيرا فان تسوية الخسارات تتم وفقا لقواعد فنية خاصة تختلف تماما عن أحكام دعوى الاثراء بلا سبب [١] .

والواقع أن نظام الخسارات المشتركة ، هو نظام أصيل ، يتميز به القانون البحرى ، وتفرضه ظروف الملاحة البحرية ، وواجب التعاون بين ذوى الشأن فى الرحلة البحرية ، بسبب اتحاد مصالحهم فى انقاذ السفينة [٢] .

٤٩٩ — تقسيم : تنقسم دراستنا فى هذا الباب الى فصول ثلاثة، ندرس فى الأول شروط الخسائر المشتركة ، ونعرض فى الثانى لأنواع الخسارات المشتركة ، ونبحث فى الثالث قواعد تسوية الخسارات المشتركة .

---

(١) ريبير فى الوجيز رقم ٥٣٣ .
(٢) ريبير ج ٣ رقم ٢٢٢٠ .

الفصل الأول

شروط الخسائر المشتركة

٥٠٠ — تعريف الخسائر المشتركة : بعد أن قضت المادة ٢٦١ من التقنين البحرى ، بأن الخسائر البحرية الخاصة ، هى كل الخسائر البحرية التى لا تتوافر فيهــا جميع الشروط الواردة فى المواد التالية والخاصة بالخسائر المشتركة ، نصت الفقرة الأولى من المادة ٢٦٢ على تعريف الخسائر المشتركة بأنها « الخسائر الناتجة عما يلحق بالأشياء من ضرر أو هلاك والنفقات الاستثنائية المترتبة على هلاك أقدم عليه الربان قصدا ، للمنفعة المشتركة ، ولمواجهة ما تعرضت له الرحلة من خطر . ولا يشترط حصول نتيجة مفيدة من ذلك فيما عدا الحالات المنصوص عليها فى المــادة ٢٦٧ »[١] .

وتنص القاعدة « A » من قواعد يورك وأنفرس على أن الخسائر المشتركة هى « التضحية التى تتم أو المصاريف التى تتفق بصــفة استثنائية واختيارية ومعقولة فى سبيل السلامة العامة بقصد تجنب خطر تتعرض له الأموال التى تشترك فى مخاطرة بحرية » .

ويبين مما تقدم أن الصفة المميزة للخسائر المشتركة هى التضحية الاختيارية التى يقوم بها الربان[٢] . ونعرض فيما يلى للشروط التى يجب توافرها لكى نكون بصدد خسائر مشتركة .

---

(١) سنرى هذا فى الحالات فيما بعد .
(٢) دوفر المرجع السابق ص ٦٢٧ .

٥٠١ — الشرط الأول : حالة الخطر : يجب أن يكون ثمة خطر حقيقى تتعرض له الرسالة البحرية [١] . فاذا تمت التضحية أو أنفقت المصاريف دون توافر حالة الخطر ، ولو أعتقد الربان خطأ بوجود خطر ، فلا يكون هنـاك خسارات مشتركة[٢] . وقد تطلب التقنين البحرى الليبى هذا الشرط فى التعريف الوارد للخسارات المشتركة فى المادة ٢٦٢ . كما تطلبت قواعد يورك وأنفرس هذا الشرط أيضا ، ويفهم من القاعدة « A » أنه يجب أن يواجه الربان بخطر حال كان سيقع لولا القيام بالتضحية أو انفاق المصاريف .

وتقضى القـاعدة ٤ من قواعد يورك وأنفرس ، بأن الخسارة أو الأضرار التى تحدث بسبب التخلص من بقايا أجزاء السفينة أو من بقايا الصوارى التى سبق أن تسبب خطر بحرى فى حدوثها ، لا تعد من قبيل الخسائر المشتركة . ويقال فى تبرير هذا الحكم أن التضحية التى تتم أو المصاريف التى تنفق ، يجب أن تنشأ عن خطر حال أو مستقبل يهدد السلامة العامة ، أما اذا حدث الخطر فعلا ، ووقع الضرر بسبب قهرى ، ثم تخلص الربان من بقايا الاشياء التى تخلفت عن الحادث ، فانه لا تكون هناك خسائر مشتركة ، لأن التضحية لم تنشأ عن خطر حقيقى[٣] .

---

(١) محكمة Sete التجارية فى ١٠ مارس١٩٦٤ D.M.F. ١٩٦٥ — ٥٠ .

(٢) تشورلى وجايلز ص ١٨٢ . بل ذهبت محكمة King's Bench فى انجلتـرا سـنة ١٩٢٢ ، الى ابعـد من ذلك فى قضـية Waston V. Firemen's Fund Ins. Co. وقضت بأنه اذا اعتقد ربان السفينة خطأ ولو لمبرر معقول أن حريقا شب فى أحد العنابر بالسفينة وتلفت البضاعة المرجودة فى هذا العنبر نتيجة استخدام وسائل الاطفاء ، فلا تعد هـذه الخسارة من قبيل الخسائر المشتركة .

(٣) دوغر ص ٦٢٩ .

٥٠٢ — الشرط الثانى : فعل اختيارى من جانب الربان : متى وجدت حالة الخطر ، ورأى الربان أن انقاذ السفينة والبضائع لا يتم الا بتضحية بعض البضائع أو أجزاء من السفينة ، أو بانفاق مصاريف معينة ، فان هذا الفعل الارادى من جانب الربان ، يعتبر خسارة مشتركة[1] • أما اذا نشأت الخسارة أو أنفقت المصاريف بسبب فعل قهرى ، فان الخسارة المشتركة تتحقق فى هذه الحالة ، ولو ترتب على الفعل القهرى انقاذ السفينة أو البضاعة ، كما لو اكتسحت الأمواج العالية جزءا من البضاعة ، فخفت حمولة السفينة وأنقذت من الغرق• وقد تطلب المشرع الليبى شرط التضحية الاختيارية عندما قررت الفقرة الأولى من المادة ٢٦٢ بأن الخسائر البحرية هى ما يترتب من خسائر على هلاك أقدم عليه الربان قصدا •

ويجب أن تكون التضحية التى تتم أو المصاريف التى تنفق استثنائية • ويلاحظ أنه فيما يتعلق بتضحية بعض البضائع لتخفيف حمولة السفينة ، فانه تجب التفرقة بين البضائع التى تشحن فى عنابر السفينة وتلك التى تشحن على سطح السفينة ، اذ بينما تعتبر التضحية بالأولى من قبيل الخسائر المشتركة ، فان التضحية بالثانية لا يعد من قبيل الخسائر المشتركة الا فى الأحوال التى نصت عليها المادة ٢٦٩ وهى :

١ — اذا كانت العادات البحرية تجيز شحن هذه البضائع على سطح السفينة •

٢ — اذا شحنت خلافا لما تقضى به العادات البحرية ولكن أثبت صاحب البضاعة أنه لم يوافق على طريقة شحن البضائع •

---

(١) محكمة Sete فى حكمها المشار اليه آنفا فى [illegible] مارس ١٩٦٤ •

٣ ــ اذا تعلق الأمر بملاحة ساحلية قريبة .

أما فى غير ذلك من الأحوال فلا تعتبر التضحية بالبضائع خسارة مشتركة ، لأنه لا يجوز المساهمة فى التضحية بشىء وضع فى مكان لا يجوز أن يوضع فيه [1] .

وقد تكون هناك خسائر مشتركة ، اذا أنفقت مصاريف استثنائية بسبب خسارة خاصة ، كما لو جنحت السفينة بسبب حادث بحرى فاضطر الربان الى انفاق مصاريف لاعادة تعويم السفينة ، فان هذه المصاريف تعتبر من الخسائر المشتركة ، اذ يقضى البند الثانى من الفقرة الثانية من المادة ٢٦٢ بهذا المعنى ، ومع ذلك تقضى المادة ٢٦٣ من التقنين البحرى الليبى بأنه لا تعد من الخسائر البحرية المشتركة الا الأضرار والنفقات الناتجة مباشرة عن عمل له صفة الخسارة البحرية المشتركة وما يترتب على ذلك العمل من هلاك . ومن الواضح أن هناك تعارضا بين الحكمين السالفين[2] .

كما تنص القاعدة الخامسة من قواعد يورك وأنفرس ، على أنه « لا تعتبر خسارة مشتركة ، الأضرار الناتجة عن تجنيح السفينة عمدا على الساحل اذا كانت السفينة وفقا لظروفها ستجنح حتما على الساحل أو تصطدم بالصخور ، اذا لم يتخذ هذا الاجراء ، أما الأضرار أو

---

(١) تشورلى وجايلز ص ١٨٥ .

(٢) وهذا التعارض موجود ايضا فى قواعد يورك وانفرس بين القاعدة « C » وتتضمن نفس حكم المادة ٢٦٣ والقاعدة الخامسة وتتضمن حكم البند الثانى من الفقرة الثانية من المادة ٢٦٢ ، ولكن هل هذا التعارض فى قواعد يورك وأنفرس يتم على أساس تغليب حكم القاعدة الخامسة على حكم القاعدة « C » اذ جاء فى قواعد سنة ١٩٥٠ أن القواعد المشار اليها بالحروف تعد قواعد عامة وتعتبر القواعد المشار اليها بالارقام قواعد خاصة . انظر دوفر ص ٦٣٢ .

الخسائر الناشئة عن اعادة تعويم هذه السفينة ، فانها تعد من قبيل الخسائر المشتركة . كذلك اذا عمد الربان الى تجنيح السفينة بقصد السلامة العامة ، فان الخسارة الناشئة عن ذلك تعد خسارة مشتركة» .
وعلى ذلك يخرج من نطاق الخسائر المشتركة وفقا لهذه القاعدة ، التجنيح العمدى للسفينة ، متى كان الجنوح واقعا لا محالة لو لم يقم الربان بهذا الفعل الارادى ، برغم أن الأصل فى فعل الربان الذى يكون الخسارة المشتركة ، أن يكون اراديا .

ويثور التساؤل حول اعتبار الفعل الاختيارى من جانب الربان خسارة مشتركة ، اذا كان الخطر الذى تتعرض له السفينة بسبب خطأ من جانب الربان ، كما لو أهمل الربان فى حمل كمية كافية من الوقود معه ، وعند نفاذ الوقود فى أثناء الرحلة ، استعمل بعض المواد المشحونة كوقود للسفينة . تجيب المادة ٢٦٧ من التقنين البحرى على ذلك بأنه ، اذا نجم الخطر المشترك عن خطأ الربان وزعت بين ذوى الشأن الأضرار والنفقات التى لها صفة الخسائر البحرية المشتركة ، ويكون لهم الرجوع بما تحملوه من حصتهم على الربان ، وانما لا يجوز لهم ادراج أضرارهم ونفقاتهم الخاصة فى عداد الخسائر البحرية المشتركة [1] .

وعلى ذلك ففى الغرض السابق توزع الخسائر المشتركة على أصحاب البضائع التى أنقذت وعلى مجهز السفينة ، بحيث يتم تعويض صاحب البضائع التى استخدمت كوقود كما أن صاحب البضائع الاخير لن يحصل على تعويض كامل عن الضرر الذى لحق به ، اذ يلتزم هو الآخر بالاشتراك فى الخسائر ، ولكن يكون من حـ

---

(1) يتضمن نص المادة ٢٦٧ حالات أخرى غير حالة خطأ الربان سنتعرض لها لاحقا فى البند رقم ٥٠٥ .

أصحاب البضائع والمجهز ، وصاحب البضائع التى هلكت أن يرجع بما تحملوه من نصيب فى الخسائر المشتركة على الربان المخطىء •
وتقضى الفقرة الثانية من المادة ٢٦٧ بأنه يجوز لمجهز السفينة الذى يعفيه من مسئولية أخطاء الربان الملاحية شرط فى سند ايجار السفينة أو فى وثيقة الشحن ، أن يطلب توزيع الخسارة ، اذا كان خطأ الربان فى الملاحة مصدرا للخطر المشترك • أى من حق المجهز أن يطالب الشاحنين بتعويض ما لحقه من ضرر كخسارة مشتركة اذا نشأ هذا الضرر عن خطأ ملاحى من الربان[1] ، لان هذا الخطأ يعفى المجهز من المسئولية فى عقد النقل وفقا للمادة ٢١٣ بحرى ، أما اذا تعلق الامر بسند ايجار للسفينة فلابد من اعفاء المجهز صراحة فى هذا السند من الاخطاء الملاحية للربان حتى يمكن تطبيق حكم الفقرة الثانية من المادة ٢٦٧ •

وتقضى القاعدة «D» من قواعد يورك وأنفرس ، بأنه اذا كان الحادث الذى ترتب عليه التضحية أو انفاق المصاريف نتيجة خطأ أحد ذوى الشأن فى الرسالة البحرية ، فان هذا لا يؤثر على توزيع الخسارات المشتركة ، مع عدم الاخلال بحق الرجوع بالتعويض على من ارتكب الخطأ •

٥٠٣ — الشرط الثالث : أن يتم فعل الربان بقصد السلامة العامة :
تقضى الفقرة الأولى من المادة ٢٦٢ بحرى بأنه لكى تعتبر الخسارة

---

(١) وقد اقر القضاء الامريكى الشرط الذى يرد فى سند الشحن والذى يقرر حق المجهز فى الزام الشاحنين بالاشتراك فى الخسارات المشتركة ، اذا نشأ الضرر عن خطأ ملاحى من الربان ويسمى هذا الشرط بشرط جاسون Jason Clause ، اذ أقره القضاء لأول مرة فى قضية تعرف باسم General average clause كما يسمى هذا الشرط أيضا «شرط الخسارة المشتركة

مشتركة ، فانها يجب أن تنتج عن هلاك أقدم عليه الربان قصدا ، للمنفعة المشتركة ولمواجهة ما تعرضت له الرحلة من خطر . كما تقضى القاعدة « A » من قواعد يورك وأنفرس بأن فعل الربان يجب أن يكون بقصد السلامة العامة لدرء الخطر عن الرسالة البحرية . وعلى ذلك يشترط لاعتبار الخسارة مشتركة ، أن تتم التضحية أو تنفق المصاريف بغرض السلامة العامة . ويقصد بالسلامة العامة ، سلامة أو منفعة جميع ذوى الشأن فى الرسالة البحرية[1] .

فاذا تم الفعل لمنفعة الشحنة وحدها أو السفينة فقط فلا يعتبر خسارة مشتركة . الا اذا كان هلاك أحدهما قصـــد به المحافظة على سلامة الآخر (المـــادة ٢٦٦) .

كذلك اذا تم الفعل بقصد سلامة المسافرين أو البحارة فلا يعد من قبيل الخسائر المشتركة . كما لا يساهم هؤلاء الاشخاص فى تحمل هذه الخســـائر .

ومن ناحية أخرى لا يتحمل الخســـائر المشتركة كل ما يرسل بالبريد مهما كان نوعه ، وأمتعة البحارة والركاب ومهامهم الشخصية حتى تم انقاذها بعمل يعد من قبيل الخسائر المشتركة . أما اذا هلكت هذه الأشياء فى سبيل السلامة العامة ، فانها تعوض عن طريق توزيع الخسائر المشتركة على المستفيدين من الانقاذ .

٥٠٤ — الشرط الرابع : أن تكون الخسارة نتيجة مباشرة للفعل :
رأينا أن المـــادة ٢٦٣ من التقنين البحرى الليبى تقضى بأنه ، لا يعد من الخسائر البحرية المشتركة ، الا الاضرار والنفقات الناتجة مباشرة عن عمل له فى الخسارة البحرية المشتركة وما يترتب على ذلك العمل من هلاك . وعلى ذلك فان ما يحدث من ضرر للسفينة أو البضاعة

(١) تشورلى وجايلز ص ١٩٠ .

بسبب التأخير فى الرحلة مثلا كمقابل التأخير المستحق للسفينة أو التعويض اللازم للبضاعة عن نقص قيمتها فى السوق لوصولها فى ميعاد غير مناسب أو بسبب ما لحقها من سمعة نتيجة الحادث فانه لا يعد نتيجة مباشرة للخسائر المشتركة وعلى ذلك لا يعد من الخسائر البحرية المشتركة •

ومع ذلك فقد بينا فيما تقدم أن حكم المادة ٢٦٣ يتناقض مع ما جاء فى المادة ٢٦٢ من أن نفقات تعويم سفينة متضررة بسبب حادث بحرى ، ونفقات الارساء الذى يقتضيه خطر بحرى يعد من قبيل الخسارات المشتركة برغم أنه لا يعد نتيجة مباشرة لعمل له صفة الخسارات المشتركة وانما نتيجة لخسارة خاصة ونرى أن هذه النفقات المذكورة فى البند الثانى من الفقرة الثانية من المادة ٢٦٢ ، التى سنتعرض لها بالتفصيل فى الفصل الثانى من هذا الباب ، من قبيل الخسائر المشتركة دون غيرها من النفقات الاخرى التى لا تكون نتيجة مباشرة لعمل له صفة الخسارة المشتركة •

٥٠٥ — الشرط الخامس : تحقيق نتيجة مفيدة : تقضى المادة ٢٦٢ من فقرتها الاولى بأنه لا يشترط لكى نكون بصدد خسارة مشتركة أن ينتج عن فعل الربان الاختيارى بقصد السلامة العامة ، تحقيق نتيجة مفيدة الا فى الحالات المنصوص عليها فى المادة ٢٦٧ •

وتقضى المادة ٢٦٧ فى فقرتها الأولى بأنه اذا نجم الخطر المشترك عن عيب خاص بالسفينة أو عن عيب بالبضائع أو عن خطأ الربان أو الشاحنين ، وزعت بين ذوى الشأن ، الاضرار والنفقات التى لها صفة الخسائر البحرية المشتركة • ويحق لهؤلاء الرجوع بما أدوه من حصتهم على من تثبت مسئوليته عن العيب الخاص أو الخطأ • ولا يجوز

لهم فى أى حال أن يطالبوا بادراج أضرارهم ونفقاتهم الخاصة فى عداد الخسائر البحرية المشتركة .

ومن جماع النصين المتقدمين ، يتضح أن القانون الليبى ، لا يتطلب كقاعدة عامة ، لتوافر حالة من حالات الخسائر المشتركة أن يؤدى فعل الربان الى نتيجة مفيدة ، بانقاذ السفينة وحمولتها من الخطر ، ويؤيد البعض هذا الاتجاه ، استنادا الى أن أساس الخسارة المشتركة هو فكرة اتحاد المصالح بين السفينة والبضاعة ، فما يقوم به الربان فى سبيل السلامة العامة ، يجب أن يتحمله جميع ذوى الشأن فى الرسالة البحرية ، ولو لم يترتب عليه نتيجة مفيدة ، أى ولو لم تنشأ عنه نجاة السفينة [1] .

ومع ذلك فانه يشترط تحقق النتيجة المفيدة وفقا لحكم القانون الليبى فى الحالات التى ينجم فيها الخطر عن أحد الاسباب الآتية :

١ — عيب خاص بالسفينة ، ٢ — عيب خاص بالبضائع ، ٣ — خطأ الربان [2] ، ٤ — خطأ الشاحنين .

فاذا اضطر الربان الى تضحية ارادية لتحقق خطر يواجه الرحلة البحرية ، لسبب من الاسباب السابقة ، فانه يشترط لكى يعتبر فعل الربان من قبيل الخسائر المشتركة أن يؤدى هذا الفعل الى انقاذ السفينة والشحنة .

على أن المادة ٢٦٦ من التقنين البحرى الليبى ، تنص على أنه « يشترط لتطبيق مبدأ توزيع الخسائر أن يكون قد أنقذ كامل السفينة

(١) ريبير ج ٣ رقم ٢٢٥١ .

(٢) وقد سبق ان رأينا حكم المادة ٢٦٧ بمناسبة الكلام عن نشوء التضحية عن خطأ الربان فى البند رقم ٥٠٢ .

والشحنة أو بعضهما ما لم يهلك أحدهما اهلاكا تاما حفظا لسلامة الآخر » • ومعنى ذلك أن هذا النص يتطلب لكى نكون بصدد خسائر مشتركة أن تتحقق نتيجة مفيدة من فعل الربان بانقاذ كامل السفينة والشحنة معا أو بعضهما • الا أنه متى هلك أحدهما بسبب انقاذ الآخر ، فان النتيجة المفيدة كشرط لقيام الخسارة المشتركة تكون قد تحققت • ونرى من جانبنا أنه لا شك فى ضرورة توافر شرط النتيجة المفيدة ، للقول بأن هناك خسارة مشتركة يجب أن يتحملها جميع ذوى الشأن فى الرسالة البحرية ، لان أساس هذا النظام ، أن من أفاد من خسارة الغير يجب عليه أن يساهم فى تعويضها ، وهذا ما يقتضيه واجب التعاون بين ذوى الشأن فى الرحلة البحرية ، على أن يكتفى بالنسبة لتحقيق هذا الشرط بانقاذ السفينة وحدها أو الشحنة فقط متى كان هلاك الاخرى سببا للانقاذ • ويتطلب القانون الانجليزى وقواعد يورك وأنفرس هذا الشرط ، على عكس ما يظنه بعض الشراح[1] •

ويثور التساؤل حول الغرض الذى يترتب فيه • على التضحية الاختيارية من جانب الربان ، انقاذ السفينة والبضاعة ، ثم غرقت السفينة والبضاعة بعد ذلك بسبب حادث بحرى ، فهل تشترك الاشياء التى انقذت ، فى الخسارة التى لحقت أصحاب الاشياء التى ضحيت ، متى كانت الاشياء الاولى قد هلكت بعد ذلك ؟

نرى أنه فى هذه الحالة تكون هناك مساهمة فى الخسارة ، لان صاحب البضاعة التى هلكت أو المجهز الذى فقد سفينته ، قد فقد الشىء الذى كان ملزما بسبب انقاذه بالاشتراك فى الخسارة التى لحقت أصحاب الاشياء التى ضحى بها الربان ، اذ يعتبر انقاذ هذا الشىء ،

---

(١) تشورلى وجايلز ص ١٩١ . ويستنتج هذا الشرط من القاعدة ١٧ من قواعد يورك وأنفرس والتى سنشير اليها فى المتن .

هو سبب التزامه بالاشتراك فى الخسارة وقد زال سبب هذا الالتزام .
كما أن صاحب الشىء يلتزم بالخسارة فى حدود قيمة الشىء ، وقد هلك .
وقد استقر القضاء الانجليزى على هذا الحكم [1] . كذلك يؤدى تطبيق القاعدة ١٧ من قواعد يورك وأنفرس الى هذه النتيجة ، اذ تنص هذه القاعدة على أن المساهمة فى الخسائر المشتركة يتم وفقا للقيمة الحقيقية الصافية للاشياء التى تم انقاذها عند نهاية الرحلة البحرية ، أى يفترض هذا النص أن الاموال التى تلتزم بالمساهمة فى الخسائر المشتركة ، يجب أن تكون موجودة عند نهاية الرحلة .

---

(١) تشورلى وجايلز ص ١٩١ و ١٩٢ والأحكام التى اشير اليهـــا فى هامش ص ١٩١ .

الفصل الثانى

أنواع الخسارات المشتركة

٥٠٦ — تمهيد وتقسيم : بعد أن عرفت المادة ٢٦٢ من التقنين البحرى الخسائر المشتركة وبينت شروطها فى فقرتها الاولى ، نصت الفقرة الثانية على أنه يعد من حالات الخسائر المشتركة أيضا ما تضمنه البند الاول والثانى من هذه الفقرة .ويمكن القول على أساس ما ورد فى هذين البندين أن حالات الخسائر المشتركة لا تخرج بصفة عامة عن أحد نوعين ، فاما أن تتمثل الخسارة فى أضرار مادية تلحق السفينة أو الشحنة . واما أن تقع الخسارة فى شكل نفقات تنفق فى سبيل السلامة العامة . وعلى ذلك فالخسائر المشتركة اما أن تكون خسارات مادية أو خسارات نقدية [١] .

وندرس فى فرعين على التوالى نوعى الخسارات المشتركة .

الفرع الاول

الخسارات المادية

٥٠٧ — تعريف : يقصد بالخسارات المادية ، الاضرار المادية التى تلحق بالسفينة أو بالشحنة بسبب فعل الخسارة المشتركة . ونورد

---

(١) يلاحظ أن تعبير الخسارات المادية يشمل الأضرار المادية والنقدية على السواء ، الا أننا مع ذلك نستعمل تعبير الخسارات النقدية بقصد استقرار الاصطلاحات .

فيما يلى بعض صور للخسارات المـادية كما وردت فى التقنين البحرى الليبى وفى قواعد يورك وأنفرس •

٥٠٨ — اولا : الاضرار التى تلحق البضائع : وقد وردت أمثلة لهذه الاضرار فى القسم (أ) من البند الاول للفقرة الثانية من المـادة ٢٦٢ على النحو الآتى :

٥٠٩ — الالقاء فى البحر :وتعتبر هذه الصورة النموذج التقليدى للخسارات المشتركة والتى وردت فى قانون رودس للالقاء فى البحر ، وتتحقق عندما يقوم الربان ، بالقاء جزء من البضاعة المشحونة فى البحر لتخفيف حمولة السفينة • ويكاد يقتصر وجود هذه الصورة الآن على السفن الصغيرة التى تقوم بالملاحة الساحلية •

وتجمع التشريعات البحرية لمختلف الدول ، على اعتبار الالقاء فى البحر ، من قبيل الخسارة المشتركة ، وكذلك الحـكم فى قواعد يورك وأنفرس ومع ذلك فلا تكون هناك خسارة مشتركة وفقا للقاعدة الأولى من هذه القواعد بالنسبة للبضائع التى ترمى فى البحر ، الا اذا كانت هذه البضائع قد نقلت وفقا للعادات التجارية المعترف بها • وقد رأينا أن التقنين البحرى الليبى يقضى فى المـادة ٢٠٩ بأن البضائع التى شحنت على السطح خلافا للعادات التجارية لا يقدم عنها طلب توزيع الخسـائر المشتركة متى تمت التضحية بها • وعنـدئذ لا يكون أمام الشاحن الا الرجوع على الربان شخصيا ، أما اذا أنقذت فانها تتحمل نصيبا فى غرامة الخسائر كما تقضى المـادة ٢٦٨ بأنه لا تعد من الخسائر البحرية المشتركة ، البضائع الهالكة أو التالفة التى لم تتناولها وثيقة شحن أو التى لم يقدم عنها الربان ايصالا بالتسلم ، أو التى قـدم عنها صاحبها تصريح كاذب ما لم يثبت صاحب الشأن حسن نيته ، الا أنها لا تدخل فى الغرامة اذا أنقذت • ومعنى ذلك أن البضائع التى تشحن

خلسة بدون علم الربان ، أو الشحن بعلم الاخير مع كذب الشاحن فى بيان طبيعتها الحقيقية بسوء نية ، متى هلكت أو تلفت ، فلا تقبل فى توزيع الخسائر المشتركة ، ولكنها متى أنقذت فانها تتحمل نصيبها فى غرامة الخسائر المشتركة .

٥١٠ — استعمال البضاعة كوقود للسفينة : قضت المادة ٢٦٢ بأن يعد من الخسائر البحرية المشتركة استعمال البضائع المشحونة كوقود لاتاحة اكمال السفرة . كما تقضى القاعدة التاسعة من قواعد يورك وأنفرس ، بأن الاشياء والمؤن التى تقتضى الضرورة استعمالها كوقود من أجل السلامة العامة فى حالة تعرض السفينة للخطر ، تعتبر من قبيل الخسائر المشتركة ، متى كانت السفينة قد زودت بالوقود الكافى قبل بدء الرحلة .

وعلى ذلك فانه متى ألجأت الضرورة الربان ، الى استعمال بعض البضائع كوقود للسفينة خلال الرحلة ، فان الخسارة اللاحقة بالبضائع لهذا السبب تعد من قبيل الخسارة المشتركة . ويلاحظ فى هذا الشأن ، أن الخسارة تعتبر من قبيل الخسائر المشتركة ولو رجع نفاد الوقود الى خطأ من الربان طبقا لما تنص عليه المادة ٢٦٧ بحرى والقاعدة « D » من قواعد يورك وأنفرس [١] . ولكن لا يجوز للربان المخطىء اذا كانت البضائع التى استعملت كوقود مملوكة له شخصيا ، أن يطالب بتعويض هذا الضرر على أساس الخسارة المشتركة [٢] .

٥١١ — تفريغ البضائع لتخفيف السفينة : قد يتم تخفيف حمولة السفينة بوسيلة أخرى ، غير القاء البضائع فى البحر ، وذلك بتفريغها

---

(١) انظر ما تقدم رقم ٥٠٢ .
(٢) انظر دوفر فى تعليقه على القاعدة التاسعة من قواعد يورك وانفرس ص ٧٩١ .

من السفينة على صنادل أو قوارب تنقلها الى الميناء ، وتستعمل هذه الوسيلة عادة اذا وقع الخطر عند اقتراب السفينة من الميناء • وتقضى المـادة ٢٦٢ بحـرى بأن تفريغ البضـائع للتخفيف عن السفينة أو لتعويمها يعد من قبيل الخسائر المشتركة • وعلى ذلك فان الضرر المادى الذى يلحق البضائع لهذا السبب يدخل ضمن توزيع الخسائر المشتركة •

وتتضمن القاعدة الثانية من قواعد يورك وأنفرس هذا الحكم أيضا ، اذ تقرر أنه اذا جنحت السـفينة وتم تفريغ البضاعة ، فان المصاريف التى تنفق لتخفيف السفينة وكذلك الضرر المـادى الذى يقع فى هذه الحالة ، يعد من الخسائر المشتركة •

٥١٢ — القيام باعمال بحرية لاطفـاء الحريق : يعتبر من قبيل الخسائر المشتركة ، الاضرار الناشئة لجزء من البضائع ، بسبب القيام بالاعمال اللازمة لمنع انتشار الحريق الذى يشب على السفينة حتى لا يأتى عليها وعلى بقية البضائع ، من ذلك تلف بعض البضائع بسبب المـاء الذى يستخدم فى الاطفاء ، أما البضائع التى تحترق فان الضرر اللاحق بها بسبب ذلك ، يعد من قبيل الخسـائر الخاصة ، متى كان سبب الحريق ، قوة قاهرة وقد نصت على هذه الصورة ، المـادة ٢٦٢ بحرى ، كما نصت القاعدة الثالثة من قواعد يورك وأنفرس على أن الاضرار التى تلحق البضاعة أو السفينة بسبب المـاء أو أية وسيلة أخرى لاطفاء الحريق على ظهر السفينة ، تعتبر خسائر مشتركة ، ولكن لا يعد كذلك الضرر الناشىء عن الحريق ذاته •

٥١٣ — ثانيا : الاضرار التى تلحق السفينة : وقد وردت أمثلة لهذه الاضرار فى القسم (ب) من البند الثانى للفقرة الثانية من المـادة ٢٦٢ على النحو الآتى :

٥١٤ — التضحية بملحقات السفينة : يعد من الخسائر المشتركة التضحية بملحقات السفينة بقصد السلامة العامة ، كما لو اضطر الربان الى القاء بعض ملحقات السفينة فى البحر لتخفيف حمولتها ، أو استخدام بعض ملحقات السفينة كوقود لها فى حالة نفاذ الوقود • وقد تضمنت القاعدة الثانية من قواعد يورك وأنفرس هذا الحكم أيضا ، فيكون من حق المجهز فى هذه الحالة المطالبة بتعويض الخسائر التى لحقت السفينة •

٥١٥ — الجنوح الاختيارى للسفينة : اذا اضطر الربان الى تجنيح السفينة عمدا على الشاطىء ، بقصد تفادى خطر أكثر جسامة من خطر الجنوح ولانقاذ البضائع ، فان الاضرار التى تلحق السفينة فى هذه الحالة تعد من قبيل الخسائر المشتركة •

وانما يجب فى هذه الحالة ، التحرز من غش الربان ، الذى قد يجنح بالسفينة عمدا ، مدعيا على خلاف الواقع أن خطرا جسيما كان يهددها • وعلى من يدعى وجود الغش فى جانب الربان ، أن يثبته • ويلاحظ أن التجنيح العمدى للسفينة على الشاطىء لتفادى جنوح حتمى أو ارتطام بالصخور كان سيقع ، لو لم يتم التجنيح لا يعد خسارة مشتركة وفقا للقاعدة الخامسة من قواعد يورك وأنفرس •

٥١٦ — الاضرار التى تحصل عمدا للسفينة لانقاذ الشحنة : يعتبر تعطيل السفينة عمدا أو الحاق أضرار بها بقصد انقاذ الشحنة من قبيل الخسائر المشتركة • كما لو أحدث الربان عمدا فجوة فى جسم السفينة لاخراج البضائع منها متى تعذر اخراجها من سطح السفينة [1] ، أو احداث ثقب فى السفينة لافراغ ما يكون قد دخل فيها من مياه ، حتى لا تتلف البضائع •

(١) ريبير ج ٣ رقم ٢٢٩٢ •

٥١٧ — الاضرار الناشئة عن زيادة سرعة السفينة : تقضى المـادة ٢٦٢ بأن يعد من الخسائر المشتركة الاضرار التى تلحق السفينة بسبب اطلاق العنـان للأشرعة أو للمحـركات عندما تكون السـفينة جانحة (مشحطة) على البر • وعلى ذلك فان العمل على زيادة سرعة السفينة بقصد اعادة تعويم سفينة جانحة ، متى ترتب عليه أى ضرر بالسفينة أو بآلاتها أو بمراجلها يعتبر فى هذه الحالة من الخسائر المشتركة • وقد أخذت القاعدتان السادسة والسابعة من قواعد يورك وأنفرس بهذا الحكم أيضا • ونلاحظ أن الضرر فى هذه الحالة ، الذى يعد من قبيل الخسائر المشتركة قاصر على تزويد سرعة السفينة لاعادة تعويمها عندما تكون جانحة ، لا بسبب أى خطر آخر •

الفرع الثانى

الخسارات النقدية

٥١٨ — تعريف : يقصد بالخســارات النقدية ، المصروفات التى تنفق بوساطة الربان ، والتى تستوجبها الســلامة العامة للســفينة وللشحنة ، والخسارات النقدية هى الصــورة الغالبة الآن للخسارات المشتركة .

ويلاحظ أنه قد يدق كثيرا معرفة ما اذا كانت المصاريف التى ينفقها الربان ، تعتبر من الخسائر المشتركة ، اذ قد تنفق هذه المصاريف بعد فترة من اتمام الاعمال اللازمة للمحافظة على سلامة السفينة والشحنة . وقد نص البند الثانى من المــادة ٢٦٢ بحرى على النفقات التى تعتبر من الخسائر المشتركة . ويمكن التمييز فى هذا الصدد بين ثلاثة أنواع من النفقات : النفقات الاســتثنائية والنفقات التى يقتضــيها حادث استثنائى ، والنفقات البديلة .

٥١٩ — أولا : النفقات الاستثنائية : وهى النفقات التى لا تعتبر من المصاريف العادية للملاحة وقد ذكرت المــادة ٢٦٢ أمثلة لها ، من ذلك نفقات تعويم سفينة متضررة أو مصاريف انقاذها وقطرها ونفقات تسوية الخسارة المشتركة ونعرض لكل منها فيما يلى .

٥٢٠ — نفقات التعويم : رأينا أن الاضرار الناتجة عن تجنيح السفينة عمدا من خسارة مادية تلحق هذه السفينة تعتبر من الخسائر المشتركة ، كذلك فان مصاريف اعادة تعويم السفينة فى هذه الحالة تعد

من النفقات الاستثنائية التى يصدق عليها وصف الخسائر المشتركة .
واذا كان الجنوح أو الحادث البحرى قهريا ، فهو وان كان لا يعد من الخسائر المشتركة ، الا أن نفقات اعادة تعويم السفينة ، فانها تعتبر من الخسائر المشتركة اذا كانت لا تزال بعد جنوحها فى حالة خطر ، كمصاريف اصلاح السفينة أو نفقات تفريغ البضائع ، ولا يغير من هذا الحكم ما تقضى به المـادة ٢٦٣ من أنه لا تعد من الخسائر الا الاضرار والنفقات الناتجة مباشرة عن عمل له صفة الخسائر المشتركة ، لأن المادة ٢٦٢ تعتبر نفقات تعويم السفينة من الخسائر المشتركة ، متى تضررت السفينة من أى خطر بحرى ، واضطر الربان الى دفع هذه النفقات لسلامة الرحلة . أما ما ينفق من مصاريف بعـد زوال حالة الخطر ، كمصـاريف اعادة شحن البضائع على السـفينة ومصاريف الارشاد ورسوم الميناء ، فلا تعد من قبيل الخسائر المشتركة [1] .

٥٢١ — نفقات الانقاذ والقطر : اذا تعرضت السفينة خـلال الرحلة لعطل أصاب آلاتها ومنعها من بلوغ ميناء الوصول ، واضطرت الى الاستعانة بسفينة أخرى تقطرها الى ميناء الوصول ، فان المكافأة التى تدفع للسفينة المنقذة تعتبر من الخسارات المشتركة ، وذلك على الرغم من أن المكافأة قد دفعت بعـد زوال الخطـر ، لانها تعتبر من المصاريف الاستثنائية للرحلة اقتضتها سلامتها .

على أن مصاريف قطر السفينة لا تعد دائما خسارة مشتركة ، كما لو كانت السفينة لا تتعرض للخطر ، وكان يمكنها الوصول الى الميناء المقصود ، بالاعتماد على جزء من قوتها الدافعة ، الى أن تدخل مشارف الميناء ، فتستعين بقاطرة تجرها الى الميناء وتدفع لذلك أجرة القطر لأننا

---

(١) تشورلى وجايلز ص ١٨٧ و ١٨٨ .

نكون فى هذه الحالة بصدد عقد قطر عادى لا يصل الى حالة الانقاذ البحـــرى .

وتعـــد مكافأة الانقـــاذ من باب أولى من قبيـــل الخسارات المشتركة متى كانت السفينة معرضة للخطر واضطر الربان الى طلب الانقاذ بقصد السلامة العامة .

٥٢٢ — نفقات تسوية الخسائر المشتركة: تعتبر النفقات التى تصرف بسبب تسوية الخسائر المشتركة من قبيل الخسائر المشتركة ، كمصاريف أرضية البضائع ، التى تقتضيها التسوية ، ونفقات الخبرة ومكافأة خبراء التسوية ومصاريف التحكيم ، بشرط أن تنفق هـــذه المصاريف لصالح جميع ذوى الشأن فى الرسالة البحرية [١] .

وتنص القاعدة ٢٠ من قواعد يورك وأنفرس سنة ١٩٥٠ على أن تستحق نسبة ٢٪ من مصاريف الخسارة المشتركة ، كعمولة تدفع لمن قام بانفاق هذه المصاريف من ذوى الشأن فى الرسالة البحرية ، وتعتبر هذه العمولة من الخسائر المشتركة ، أما اذا لم تدفع هذه المصاريف من أحـــد من ذوى الشأن فى الرسالة البحـــرية ، فان النفقات الضرورية للحصول على الاموال اللازمة لدفع مصاريف الخسارات المشتركة تعتبر خسارة مشتركة ، سواء تم الحصول على هذه الاموال عن طريق قرض بحرى أو بابرام تأمين بحرى أو غير ذلك .

٥٢٣ — ثانيا : النفقات التى يقتضيها حادث استثنائى : وتعتبر هذه النفقات فى الظروف العادية من المصاريف العادية للرحلة ، الا أنها تدخل ضمن الخسائر المشتركة اذا تم انفاق هذه المصاريف بسبب وقوع حادث استثنائى ، وقد ذكرت المـــادة ٢٦٢ أمثلة لهذه النفقات ، كنفقات الرسو الاجبارى وأجور الربان والبحارة ونفقات غذائهم .

(١) ريبير ج ٣ رقم ٢٣٠١ .

٥٢٤ — نفقات الرسو الاجبارى :يلاحظ أن رسو السفينة فى أحد الموانى ، يعد من الامور الطبيعية التى تحصل خلال الرحلة ، متى كان الرسو فى الميناء بسبب مرور السفينة عليه ، لدخوله ضمن خط سيرها أو لانزال ركاب أو بضائع ، أو متى كان هذا الميناء هو ميناء الوصول . وعلى ذلك تعتبر النفقات التى تتم فى هـذه الحالات ، نفقات عادية كرسوم دخول الميناء أو الخروج منه ورسوم الارشـاد ومصاريف شحن وتفريغ البضائع . الا أنه قد يحدث ان يضطر الربان بسبب حادث استثنائى الى اللجوء الى أحد الموانى ليتفادى خطرا محدقا بالسفينة والشحنة أو لاصلاح خلل يعرض السـفينة وحمولتها للخطر ، فان النفقات التى تدفع من جانب الربان عندئذ وتعتبر أصلا من المصاريف العـادية كرسم الميـنـاء أو مصاريف الارشـاد ، تصبح من النفقات الاستثنائية ، بسبب الظـروف التى أنفقت فيها ، مادام أن الرسو الاجبارى للسفينة قد فرضته سلامة الرحلة .

وتتضمن القاعدة العاشرة من قواعد يورك وأنفرس أيضا هذا الحكم .

٥٢٥ — أجور الربان والتجارة ونفقات غـذائهم : تعتبر أجور الطاقم ونفقات غذائهم من النفقات العادية للرحلة التى يتحملها المجهز ولو طالت الرحلة أكثر من المدة المقررة بسبب قوة قاهرة [١] . ومع ذلك فان المـادة ٢٦٢ تعتبر هذه النفقات من الخسائر المشتركة متى اقتضى حادث استثنائى ذلك ونرى ألا تعتبر هذه النفقات دائما من الخسائر المشتركة بسبب وقوع حادث استثنائى ، وانما فى الحالة التى تضطر فيها السفينة الى الرسو الاجبارى لاصلاح ضرر يعد فى ذاته من الخسائر المشتركة كاصلاح خلل فى السفينة اضطر الربان الى احداثه لينقـذ الرحلة البحرية من خطر محقق ، والقول بغير هذا يؤدى الى تحميل

---

(١) انظر ما تقدم رقم ٢٠٠ .

أصحاب البضائع بأجور الطاقم ونفقات غذائهم فى كل مرة يؤدى فيها وقوع خطر بحرى الى اطالة الرحلة .

وتعتبر هذه النفقات أيضا من الخسائر المشتركة وفقا لحكم القاعدة الحادية عشرة من قواعد يورك وأنفرس .

٥٢٦ — ثالثا : النفقات البديلة [١] : تقضى المادة ٢٦٢ بأن تعتبر من الخسائر المشتركة ، النفقات المدفوعة بدلا من نفقة كان من الواجب الحاقها بالخسائر البحرية المشتركة على الا تجاوز مبلغ النفقة المستعاضة بها .

أى انه يقصد بالنفقات البديلة ، النفقات التى يؤديها الربان لمصلحة ذوى الشأن فى الرسالة البحرية ، ولتوفير الوقت أو المال بدلا من انفاق مصاريف أخرى تعتبر من الخسائر المشتركة ، ولكن لا يتوافر لهذه النفقات البديلة ذاتها شروط الخسارة المشتركة كما سبق تحديدها . من ذلك مثلا ، لو اضطر الربان تفاديا لخطر تتعرض له السفينة أن يلجأ الى أحد الموانى ، ونتيجة لهذا العمل ، كان لابد من اصلاح السفينة لكى تتمكن من مواصلة رحلتها ، ولكن الربان بدلا من اصلاح السفينة فى ميناء اللجوء ، استأجر قاطرة لتقطر السفينة الى ميناء آخر ، يتم فيه اصلاحها فى وقت أقصر وبتكاليف أقل ، فان مصاريف القطر تعتبر فى هذه الحالة ، خسارة مشتركة ،مع أنها ليست نتيجة مباشرة ولازمة للخسارة ، اذ أنفقها الربان بعد وقوع الخطر [٢] . وانما يشترط ألا تتجاوز هذه النفقات البديلة ، قيمة النفقات التى كانت ستنفق ، والا تحمل المجهز الزيادة ، ولا تدخل ضمن الخسائر المشتركة .

وقد تضمنت القاعدة « F » من قواعد يورك وأنفرس النص أيضا على اعتبار النفقات البديلة من الخسائر المشتركة .

---

(١) وتسمى بالانجليزية Substituted expenses .
(٢) ريبير جـ ٣ رقم ٢٣٠٦ — ١

الفصل الثالث

تسوية الخسارات المشتركة

٥٢٧ — تمهيد وتقسيم : يقصد بتسوية الخسائر المشتركة adiustment, dispache ، توزيع هذه الخسارات على ذوى الشأن فى الرسالة البحرية بنسبة ما أفاده كل منهم من عمل الخسارة المشتركة ويقوم بهذه التسوية خبراء متخصصون يسمون خبراء التسوية adjusters وتتم تسوية الخسارات المشتركة عادة بين شركات التأمين ، لان المؤمن سواء على السفينة أو على البضاعة ، يلتزم بتحمل نصيب المستأمن فى المساهمة فى الخسارات المشتركة التى دفعت فى أثناء الرحلة متى التزم المستأمن بنصيب معين فى هذه الخسارات بسب الفائدة التى تعود عليه من فعل الخسارة المشتركة (المادة ٣٣٦ بحرى) [١] . كذلك فان الشخص الذى تحمل التضحية أو أنفق المصاريف لصالح ذوى الشأن فى الرسالة البحرية ، فانه وان كان يعوض عن الخسارة التى تلحقه ، الا أنه يتحمل نصيبا فى الخسارة المشتركة فلا يتم تعويضه بالكامل عن الضرر الذى لحقه ، لان الخطر الذى تتعرض له الرسالة البحرية ، يجب أن يساهم فى نتيجته جميع ذوى الشأن فيها . ويتحمل المؤمن فى هذه الحالة أيضا ، النصيب الذى لا يتحمله بقية الاطراف فى الرسالة البحرية فى مواجهة الضرور .

وتجرى تسوية الخسائر البحرية المشتركة ، وفقا لقواعد فنية دقيقة ، تخرج بطبيعتها عن نطاق هذه الدراسة [٢] ونقسم هذا الفصل

(١) انظر ما تقدم رقم ٤٢١ .
(٢) من ذلك مثلا قواعد جمعية خبراء تسوية الخسارات فى لندن .

الى فرعين ، نعرض فى الاول لطريقة تسوية الخسارات المشتركة ، ونخصص الثانى لدعوى المساهمة فى الخسارات المشتركة •

الفرع الأول

طريقة تسوية الخسارات المشتركة

٥٢٨ — المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة : تتم تسوية الخسارات المشتركة ، على أساس وضع قيمة التضحيات التى قام بها الربان أو النفقات التى أنفقها فى مجموعة مستقلة ، تسمى المجموعة الدائنة ، لانها تمثل قيمة الضرر الذى نتج عن الخسارة المشتركة والذى يتعين على جميع ذوى الشأن فى الرسالة البحرية أن يتحملوه • أما المصالح التى استفادت من فعل الخسارة المشتركة ، والتى تتحمل تعويض من لحقه الضرر بسبب التضحية أو النفقات ، فانها تكون مجموعة مستقلة تسمى المجموعة المدينة •

وقد نصت المادتان ٢٥٩ و ٢٦٥ من التقنين البحرى على أن يتم تسوية الخسائر البحرية المشتركة وفقا للاحكام الواردة فى القانون ، ما لم يوجد اتفاق خاص بين ذوى الشأن جميعا ، فان أحكام ذلك الاتفاق هى التى تجب مراعاتها •

وبينت المادتان ٢٧٥ و ٢٧٩ عناصر كل من المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة على النحو الذى نعرض له فيما يلى :

٥٢٩ — عناصر المجموعة الدائنة : تتكون المجموعة الدائنة من مجموع الخسارات الناتجة عن فعل الربان بقصد السلامة العامة ، سواء كانت مادية أو نقدية • وبالنسبة للخسارات المادية فهى اما خسارات تلحق البضائع أو تلحق السفينة ذاتها •

وقد نصت المـادة ٢٧٥ على أن تشمل المجموعة الدائنة نفقات الربان ومبلغ الضرر اللاحق بالسفينة وثمن البضائع المهلكة وأجرة النقل الهالكة ونفقات تسوية الخسائر البحرية .

أما بالنسبة لنفقـات الربان ، فانهـا لا تثير مشـكلة بالنسبة لحسـابها ، اذ يدخل المجهـز فى المجموعة الـدائنة بمبلغ يساوى ما أنفقه الربان فعـلا من مصاريف تعتبر من الخسـائر المشتركة على نحو ما قدمنـا . بشرط أن تكون هذه المصـاريف معقولة وغير مبـالغ فيهـا . كما يدخل فى هـذه المجمـوعة نفقـات تسـوية الخسائر المشـتركة وفيما يتعلق بالخسـارات المـادية التى تلحق السفينة ، فان قيمة الاضرار التى لحقت السفينة من جراء التضحية الاختيـارية ، تدخل فى المجموعة الدائنة . وتقضى المـادة ٢٧٦ بأن يتكون المبلغ الذى يعتبر من الخسائر البحرية المشتركة بسبب هلاك السفينة أو ضرر لحق بها من بدل الترميم أو الاستبدال على أن يخصم منه ، فرق التجديد حسب العرف الجارى . غير أن الترميمات المؤقتة لا تقبل الخصم . واذا لم يكن فى الامر ترميم أو استبدال ، حـدد المبلغ المعد من الخسائر بطريقة التقدير . ومعنى ذلك أنه اذا تمثل الضرر الذى لحق السفينة فى اصلاح أو تغيير القطع التالفة منهـا ، فتكون قيمة الضرر على أساس نفقات الاصلاح أو تغيير القطع التالفة ، وذلك بعد خصم الفرق بين ثمن هذه القطع وهى مستعملة وثمنها وهى جديدة حسب ما يقضى به العـرف[1] ، والمقصود من هـذا الخصم ألا يثرى المالك بسبب التضحية [2] . أما اذا كان الترميم مؤقتا فلا يتم الخصم المذكور ، اذ سيضطر المـالك الى اعادة اسـتبدال القطع التالفة فى

---

(١) تضع القاعدة ١٣ من قواعد يورك وانفرس تفصيلا لطريقة خصم هذا الفرق يختلف بحسب طريقة بناء السفينة وعمرها .

(٢) مصطفى طه أصول رقم ٩٦٤ .

الميناء الذى يرغب فى اتمام الاصـــلاح النهائى فيه • أما اذا لم تتمثل الخسارة فى اصلاح أو استبدال كما لو هلكت السفينة تماما أو حصل الضرر ولم يتم اصلاحه أو تمثل الضرر فى القاء بعض أجزاء السفينة فى البحر فان الضرر يقـــدر عندئذ وفقا لمـا يراه خبراء التسوية • وبالنسبة للخسارات المـادية التى تلحق البضائع ، فان المـادة ٢٧٧ تقضى بأن تقدر البضائع المهلكة أو الاضرار اللاحقة بها بالسعر الرائج فى مكان التفريغ ، على أن يدفع صاحبها أجرة السفينة بعد خصم نفقات التفريغ ورسوم الجمرك عند الاقتضاء •

ومعنى ذلك أن تقدير البضائع يتم على أساس سعرها فى مكان التفريغ ، ويثور التساؤل حول ما اذا كان هذا التقدير يتم على أساس سـعر البضائع فى يوم التفريغ ذاته أو فى يوم البيع ، اذ أن هنـاك طريقتين لتقويم البضائع ، طريقة التسوية بالفرق ، وطريقة التسوية بالنسبة أو الحصة • أما الطريقة الأولى فتتم بحساب قيمة البضاعة على افتراض وصـولها سليمة فى ميـنـاء التفريغ ، ثم تحدد قيمتها فى هذا الميناء ، ويكون الفرق بين القيمتين ، هو القدر الذى يدخل فى المجموعة الدائنة ، فاذا كانت قيمة البضـاعة سليمة فى يوم التفريغ ٢٠٠٠ جنيها ، بينما بيعت تالفة بمبلغ ٦٠٠ جنيه فلا يدخل فى المجموعة الدائنة لهذه البضائع سوى مبلغ ١٤٠٠ جنيه •

أما طريقة التسوية بالنسبة فانهـا تعتد بقيمة البضاعة سليمة لا فى يوم التفريغ وانما فى يوم البيع ، فاذا بيعت البضاعة تالفة بمبلغ ٦٠٠ جنيه بينما كان ثمنها سليمة فى يوم البيع ٣٠٠٠ جنيها ، فتكون نسبة ثمن البضـاعة تالفة الى ثمنها سليمة فى يوم البيع ٢٠ ٪ ، ثم تطبق هـذه النسبة على ثمن البضاعة سليمة عنـد التفريغ أى ٢٠٠٠ جنيه ، لأن هـذه هى القيمة التى يعتد بها القانون فى حساب الضرر ، فيكون الفرق هو مبلغ ٤٠٠ جنيه ، يخصم من ثمن البضاعة سليمة فى يوم

التفريغ ، فيكون الناتج ١٦٠٠ جنيها يمثل المبلغ الذى تشترك به البضاعة فى المجموعة الدائنة • وتفضى طريقة التسوية بالنسبة ، طريقة التسوية بالفرق ، فى الحالة التى تبـاع فيها البضاعة بعد فترة من تفريغهـا ، اذ سيحصل صاحب البضاعة على قيمة الضرر الفعلى الذى لحقه فى هذه الحالة • ويأخذ التقنين البحرى الليبى بطريقة التسوية بالفرق ، اذ تقضى المـادة ٢٧٢ بأن تسوى الخسائر المشتركة على أساس ما يستحق من مبالغ وقت التفريغ [١] • ويلاحظ أنه يتعين خصم مصاريف تفريغ البضاعة والرسوم الجمركية من قيمتها عنـد التفريغ ، فيما يتعلق بالمبلغ الذى يشترك به صاحب البضاعة فى المجموعة الدائنة ، اذ أن هذه المصاريف كان سيدفعها حتما فى حالة وصول البضاعة سالمة[٢] •

كما يدخل المجهز فى هذه المجموعة بأجرة النقل التى ضاعت عليه بسبب فعل الخسارة المشتركة كما لو تمت التضحية ببضاعة تستحق أجرتها عند الوصول ، بشرط خصم نفقات تحصيلها من الاجرة الاجمالية أو القائمة (المـادة ٢٧٨) •

٥٣٠ — عنـاصر المجموعة المدينة : وتتكون هـذه المجموعة من العناصر التى يجب أن تساهم فى تحمل الخسارة ، وهى المصالح التى أفادها فعل الخسارة المشتركة • ولكن لا تدخل فى المجموعة المدينة كل ما يرسل بالبريد مهما كان نوعه وأمتعة البحارة والركاب ومهامهم

---

(١) كما تأخذ قواعد يورك وانفرس فى القاعدة ١٦ بطريقة التسـوية بالفرق وكذلك مشروع القانون البحرى المصرى . بينما اخذت محكمة النقض الفرنسية بطريقة التسوية بالنسبة فى حكمها الصادر فى ٧ يوليو سنة ١٩٣٢ انظر ريبير ج ٣ رقم ٢٣١٠ مكرر .

(٢) ورد فى الفقرة الثانية من المـادة ٢٦٨ أن البضائع الهالكة او التالفة تحسب على أساس القيمة المصرح بها اذا أعطى تصريح عنها فى سند الشحن بأقل من قيمتها الحقيقية ولكنها تشترك فى المجموعة المدينة على أساس القيمة الحقيقية ، وهذا النص لا يتسق مع حكم المـادة ٢٧٧ التى تقضى بتقدير البضائع فى جميع الاحوال بسعرها فى ميناء التفريغ .

الشخصية وأجور البحارة ومؤن السفينة وكل ما يصح نقله بدون سند شحن ، وان كانت هذه الاموال تدخل بقيمتها فى المجموعة الدائنة (المادة ٢٧٠) • كما لا يدخل فى المجموعة المدينة بداهة الارواح البشرية التى أنقذت بسبب فعل التضحية الاختيارية •

وقد نصت المادة ٢٧٩ على أن تتألف المجموعة المدينة من البضائع المنقذة والسفينة وأجرة النقل وأجرة سفر الركاب وتقدر هذه الاشياء على النحو الآتى :

بالنسبة للبضائع ، فانها تقدر قيمتها فى ميناء التفريغ وتخصم من هذه القيمة ، النفقات التى تحملها صاحب البضاعة ، كأجرة النقل ونفقات التفريغ والرسوم الجمركية • ويشترك فى المجموعة المدينة من تسلم البضاعة بموجب سند الشحن ، ولو كان وكيلا عن صاحب البضاعة ما دام لم يفصح عن صفته كوكيل وقت استلام البضاعة[1] •

وتدخل كذلك فى المجموعة المدينة قيمة البضائع التى تمت التضحية بها ، وقد رأينا أنها تدخل فى المجموعة الدائنة ، والسبب فى اشتراكها فى المجموعة المدينة ، أنها يجب أن تتحمل نسبة من الخسارة التى وقعت فلا يحصل صاحبها على تعويض كامل والا كان أحسن حالا من صاحب البضاعة التى أنقذت • وتقدر قيمتها بكامل القيمة التى تقدر لها فى ميناء التفريغ ووقت التفريغ بعد خصم كل المصاريف التى تحملها صاحب البضاعة أما بالنسبة لأجرة النقل فانها لا تخصم فى الحالة التى يشترط فيها اكتساب الناقل للأجرة أيا كانت الحوادث ، لأن صاحب البضاعة يلتزم بدفع الاجرة وفقا لهذا الشرط أيا كانت الظروف ولذا لن يضار من عدم خصمها فى هذه الحالة •

---

(١) نقض فرنسي فى ٨ فبراير ١٩٦٥ D. M. F. — ١٩٦٥ — ٣٤٤ •

أما المجهز فانه يشترك فى المجموعة المدينة بالنسبة لانقاذ السفينة على أساس قيمتها الحقيقية الصافية فى ميناء وصولهـا بعد خصم نفقات السفينة .

ويشترك المجهز أيضا بأجرة السفينة وأجرة نقل الركاب التى تم انقاذهما ، والمفروض أن يشترك المجهز فى المجموعة المدينة بالأجرة الصافية وقد حددتها المـادة ٢٧٩ بطريقة جزافية ، وهى ثلثى الاجرة الاجمـالية . على أن أجرة النقل لا تشترك فى المجموعة المدينة متى اشترط اكتسابها أيا كانت الحوادث ، لأن الناقل لم يفد من التضحية الاختيارية فى هذه الحالة ، اذ من حقه أن يحصل على الاجرة فى جميع الظـروف .

ويجوز للمدين بالخسارة المشتركة أن يتخلص من التزامه بدفع غرامة الخسائر المشتركة متى تنازل عن الاموال الخاضعة للتوزيع قبل حكم التسوية[1] ، (المـادة ٢٧١ بحرى) .

٥٣١ — طريقة اجراء التسوية بين المجموعتين : تقضى المـادة ٢٧٢ من التقنين البحرى بأن تسوى الخسائر البحرية المشتركة فى آخر ميناء تقصده الشحنة التى تكون فى السفينة وقت الهلاك أو فى مكان انقطاع السفر وتتناول ما يستحق من مبالغ وقت التفريغ مع اعتبـار حالة الاشـياء المنقـذة على أن تتألف التسوية من ثلاثة أقسـام : ١ — تحديد المجموعة الدائنة ، ٢ — تحديد المجموعة المدينة ، ٣ — ايجاد النسبة التى يوزع بها مبلغ المجموعة الاولى على المجموعة الثـانية . ولبيان طريقة ايجاد هذه النسبة نعرض المثال الآتى :

---

(١) جاء فى النص المشار اليه فى المتن « حكم التسلم » ونعتقد ان المقصود هو حكم التسوية كما ذكرنا .

سفينة قيمتها ٥٠٠٠ر٥ جنيه ، شحنت عليها بضاعة لبكر قيمتها ٢٥٠٠ جنيه وبضاعة أخرى لعمرو قيمتها ٢٢٥٠ جنيه وكانت قيمة أجرة النقل الصافية ٢٥٠ جنيها ، وبسبب تعرض السفينة للخطر ، اضطر الربان الى القاء بضاعة بكر فى البحر لتخفيف حمولة السفينة ، فان الخسائر المشتركة فى هذا الفرض توزع على النحو الآتى :

المجموعة الدائنة = ٢٥٠٠ جنيه قيمة بضاعة بكر التى ألقيت فى البحر •

المجموعة المدينة = ٥٠٠٠ر٥ جنيه قيمة السفينة + ٢٥٠ قيمة أجرة النقل الصافية + ٢٢٥٠ قيمة بضائع عمرو التى أنقذت بسبب التضحية + ٢٥٠٠ قيمة بضائع بكر التى ألقيت فى البحر لانها تدخل أيضا فى المجموعة المدينة فيكون مجموع القيمة المدينة ٠٠٠ر١٠ جنيها •

النسبة بين المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة = ٢٥٠٠ : ٠٠٠ر١٠ = $\frac{1}{4}$ • وعلى ذلك يتحمل كل عنصر من عناصر المجموعة المدينة $\frac{1}{4}$ المبلغ الذى يساهم به فى هذه المجموعة فيتحمل المجهز ٠٠٠ر٥ (قيمة السفينة) + ٢٥٠ (الاجرة الصافية) = ٥٢٥٠ × $\frac{1}{4}$ = ٥٠٠ر١٣١٢ جنيه •

ويتحمل عمرو ٢٢٥٠ (قيمة بضاعته المنقذة) × $\frac{1}{4}$ = ٥٠٠ر٥٦٢ جنيه •

ويتحمل بكر صاحب البضاعة الهالكة ٢٥٠٠ × $\frac{1}{4}$ = ٦٢٥ جنيه •
وعلى ذلك يكون مجموع ما يلتزم به جميع ذوى الشأن فى الرسالة البحرية هو ٥٠٠ر١٣١٢ + ٥٠٠ر٥٦٢ + ٦٢٥ = ٢٥٠٠ جنيه قيمة بضاعة بكر ، الا أن الاخير لن يحصل فعلا الا على مبلغ ٢٥٠٠ — ٦٢٥

نصـــيبه فى الخسارة ، أى مبلغ ١٨٧٥ جنيه قيمــة ما يلـزم به المجهز وعمــرو .

٥٣٢ — اجراءات التسوية : الاصل أن تتم التسوية فى آخر ميناء تقصده الشحنة أى ميناء انتهاء الرحلة ، واذا كان هذا الميناء ليبيا ، خضعت التسوية للقانون الليبى والا فانها تخضع لقانون ميناء الوصول أو مكان انقطاع السفر (المــادة ٢٧٢) ويقوم بالتسوية الخبير المكلف باجرائها ، واذا لم يتفق جميع ذوى الشأن على تعيينه ، تولى قاضى الامور المستعجلة تعيينه (المــادة ٢٧٣) .

ومتى انتهى خبير التسوية من مهمته ، فان التسوية تصبح نهائية اذا وافق عليها جميع ذوى الشأن ، أما اذا اعترض عليها أحدهم وجب لتنفيــذها تصديق المحكمة عليهــا ، وتعرض التســوية على المحكمة للتصديق بناء على طلب الفريق الاكثر عجلة (المــادة ٢٧٤) .

الفــرع الثــانى

دعوى المساهمة فى الخسارات المشتركة

٥٣٣ — رفع الدعوى : اذا لم يتم اجراء التســوية بين ذوى الشــأن بالطريق الودى ، كان للدائن بسبب الخسارة المشتركة ، أن يرفع الدعوى على المدينين فى هــذه الخسارة . وتختص بنظر هــذه الدعوى أمام المحكمة المختصة وفقا للقواعد العامة فى تقنين المرافعات ، اذ لم ينص التقنين البحرى على اختصاص محكمة معينة بنظر هذه الدعوى .

وعلى من يطالب بقبول خسارة لحقته فى عداد الخسائر البحرية

المشتركة ، أن يثبت أحقيته في التعويض بجميع الوسائل المقررة قانونا (المادة ٢٦٤) •

٥٣٤ — الدفع بعدم قبول الدعوى : تقضى المادة ٢٨٣ من التقنين البحرى بأن ترد كل دعاوى غرامة الخسائر البحرية المشتركة بهلاك أو ضرر لم يقدم بها احتجاج مدلل خلال ثلاثة أيام لا تدخل فيها أيام العطلات ، تسرى من يوم تسليم البضاعة •

وعلى ذلك يتعين على الدائن بالخسارة المشتركة أن يقوم بعمل احتجاج خلال ثلاثة أيام لا يدخل فيها حساب أيام العطلات ، من تاريخ استلامه البضاعة وعليه أن يذكر فى احتجاجه الاسباب التى ينبنى عليها ، أما اذا لم يحصل تسليم للبضاعة فلا محل لهذا الاحتجاج • فاذا لم يتبع الدائن هذا الاجراء ، كان من حق المدعى عليهم فى دعوى الخسارة المشتركة أن يدفعوا بعدم قبول الدعوى •

٥٣٥ — ضمانات ديون الخسارة المشتركة : تقضى المادة ٢٨٠ بحرى بأن للربان أن يرفض تسليم البضائع الملتزمة بغرامة الخسائر المشتركة ، ما لم تقدم له ضمانة كافية لدفع هذه الغرامة ، أى من حق الربان أن يحبس البضاعة المدينة بغرامة الخسارة المشتركة حتى يقدم المدين ضمانا ماليا أو كفالة بمبلغ الغرامة •

ومن ناحية أخرى تقرر المادة ٢٨١ امتيازا للمجهز على البضائع أو الثمن المتحصل منها ، ويبقى هذا الامتياز قائما لمدة خمسة عشر يوما بعد تسليمها ، الا اذا انتقلت الى شخص من الغير حسن النية • كما أن لأصحاب البضائع المهلكة امتيازا على السفينة وأجرة النقل عن مبلغ الغرامات المترتبة عليها ، وقد رأينا أن هذا الامتياز يعتبر فى المرتبة الثالثة وفقا لحكم المادة ٤٨ [1] •

(١) أنظر ما تقدم رقم ١٠٢ •

وعلى الرغم من أنه لا تضامن بين المدينين فى الخسارات المشتركة قبل الدائن اذ يلتزم كل مدين بأداء حصته فى الخسائر ، الا أن المادة ٢٨٢ تقضى بأنه اذ عجز أحد المدينين عن دفع نصيبه فى الخسارة ، وزع نصيبه على الآخرين بنسبة حق كل منهم .

٥٣٦ — تقادم الدعوى : تقضى المادة ٢٨٤ من التقنين البحرى ، بأن يسقط بالتقادم حق دعوى التوزيع بعد سنتين من وصول السفينة الى آخر ميناء تقصده البضاعة التى كانت فى السفينة وقت الاهلاك أى الميناء الذى كان معينا لوصول السفينة أو الى المكان الذى انقطع فيه السفر .

انتهى الكتاب بعون الله

المحتوى

صفحة

صفحة

صفحة

صفحة

صفحة

للمؤلف

اولا : الكتب :

١ ــ الخطر فى التامين البحرى ، رسالة من القاهرة سنة ١٩٦٤ طبعة الدار القومية سنة ١٩٦٦ ٠

٢ ــ محاضرات فى القانون التجارى « جزء اول » ، دار النهضة العربية سنة ١٩٦٦ ٠

٣ ــ القانون البحرى ، دار النهضة العربية سنة ١٩٦٨ ٠

٤ ــ محاضرات فى عقد التامين ، دار النهضة العربية سنة ١٩٦٨ ٠

٥ ــ محاضرات فى عقد التأمين البحرى طبعة معهد النقل البحرى بالاسكندرية سنة ١٩٦٨ ٠

ثانيا : البحوث :

٦ ــ تفسير وثيقة التامين البحرى على البضائع ، مجلة الاتحاد العام العربى للتأمين السنة الثانية العددان الثالث والرابع ديسمبر سنة ١٩٦٨ ص ١١٠ ٠

٧ ــ حالة الحرب واثرها على عقد التامين البحرى ،مجلة القانون والاقتصاد السنة ٣٩ ص ٥٠٢ ٠

ثالثا : التعليقات والتقارير :

٨ ــ مركز المرسل اليه فى سند الشحن ، تعليق على عدد من احكام محكمة النقض المصرية ، مجلة القانون والاقتصاد السنة ٣٧ ، ص ٦٧ ٠

٩ ــ خطابات الضمان وفقا لمعاهدة سندات الشحن ، تعليق على حكم لمحكمة النقض المصرية بتاريخ ٢٢ مارس سنة ١٩٦٦ ، مجلة القانون والاقتصاد السنة ٣٨ ص ٣٧٥ ٠

١٠ ــ النشاط التجارى للدولة ، تقرير مقدم الى المؤتمر القانونى الاول لكليات الحقوق والذى انعقد بالاسكندرية فى ١٤ ابريل سنة ١٩٦٦ ونشر بمجلة الحقوق سنة ١٩٦٧ ٠

رقم الايداع بدار الكتب
١٩٧٠ / ٢٥٥٨

مطابع الأهــرام التجارية